

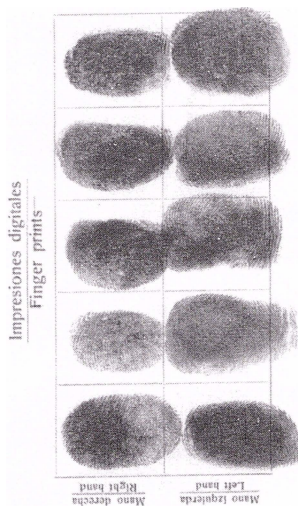
Som telegrafist i Handelsflottan 1957-1972

Andra delen 1964-1972

Här följer en fortsättning från artikel i Sool-Öen 2008. I jakten på extrajobb under skoltiden kontaktade jag hösten 1964 Johnsonlinien i Stockholm angående ett oregelbundet arbete i telegramrummet på deras huvudkontor vid Stureplan. Det blev nu inget av, men över jul och nyår 1964-65 fick jag ett vikariat runt kusten på rederiets elevfartyg m/s Paraguay / SLPT. Med 50 elever ombord plus den ordinarie besättningen om c:a 40 man blev det då extra skrivarbete säkert till 95 % av tiden. På Norrlandskusten var det också mycket kallt, så värmen ombord var inte den bästa.



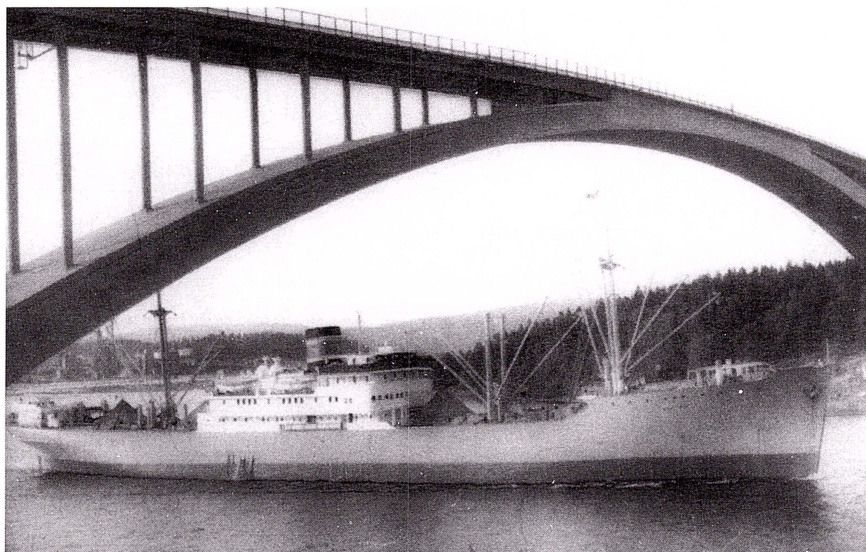
Firma el tripulante *Sime Richens*
Signature of the
member of crew
Puesto que ocupa **Telegrafista**
Occupation
Lugar y fecha
Place and date
A bordo el 15 de Julio de 1965



Landgångspass för Buenos Aires, den s.k. "Fichan". För 30 besättningsmedlemmars första resa till Argentina krävdes nya pass med totalt 1200 fingeravtryck.

Sommarlovet 1965 fick jag sedan Johnsonliniens m/s Chile / SKUN för en resa till Sydamerikas ostkust. När vi såg hamnljus i Buenos Aires, fastnade vi i en sandbank och blev liggandes ett dygn medan man lossade 500 ton last i förskeppet. Men redan i Biscayabukten på utresan började min sändare att konstra. Det var nycklingsreläerna i sändaren som hackade sönder mina morsetecken. Med min 2:a-sändare, avsedd för kusttelefoni, lyckades jag få kontakt med ett svenskt fartyg, m/s Tarantella / SKYT (Sahlénrederiet), som också var på väg till Santos i Brasilien. Vi kom överens att träffas per telefon en viss tid varje dag. Men man kan inte läsa telegram på spanska och engelska med någon större säkerhet tillsammans med radiostörningar. Jag sökte därför en pipa av något slag, som jag kunde blåsa morsetecken med. Det blev munstycket till en tonett, som jag blåste med i säkert 10-11 dagar över till "Tarantella", som sände telegrammen vidare till Sverige och andra länder. Stueren, som råkade komma upp i radiohytten, hade aldrig sett något liknande. I Santos bytte jag till nya flygskickade sändarreläer, som fungerade perfekt. Jag bjöd sedan "Tarantellas" telegrafist på middag i land som tack för hjälpen. Speciellt trevligt eftersom det visade sig vara en kvinnlig telegrafist. Samma resa hade jag ett väldigt arbete med besättningens landgångspass (Ficha del tripulante), som skulle avfattas på spanska. Men jag hade gott om tid under den månadslånga resan Göteborg–Buenos Aires.

På grund av ett villaköp mönstrade jag den 26 april 1967 på en av Johnsonli-

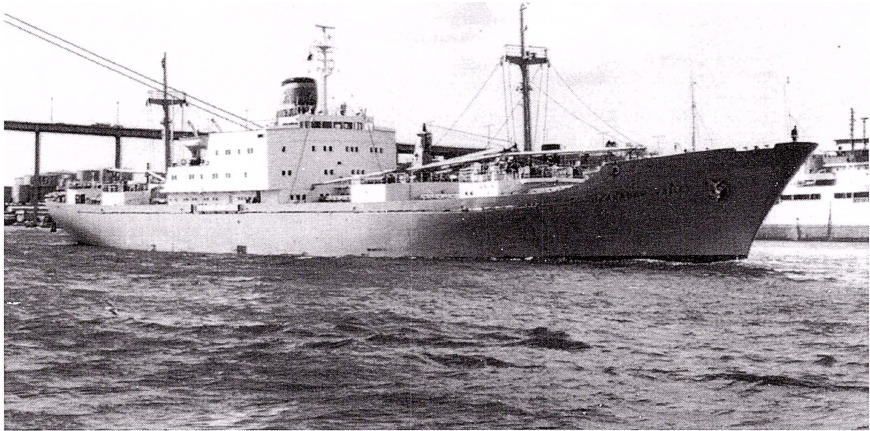


M/s Bio-Bio / SIRT, en klassisk "Johnsare" med bommar för lastning/lossning åt båda sidor samtidigt.

niens klassiska fartyg m/s Bio-Bio / SIRT, där jag gjorde tre resor genom Panamakanalen och ner till Peru och Chile. Ibland kallade vi fartyget ”Teaterbåten”, men namnet ”Bio-Bio” kommer från Chiles största flod. Den senaste hemresan blev vi försenade, så jag kunde avmönstra i Göteborg den 19 februari 1968, två veckor före Vasaloppet. Trots dålig träning genomförde jag loppet även detta år, som vanligt i slaskföre.

Jag blev hemma till den 18 maj 1968, då jag i Göteborg mönstrade på ett av Johnsonliniens kylfartyg m/s Okanagan Valley / SLJN. Jag hade hittills inte tagit någon båt som inte kom till Sverige, där jag alltid fick avmönstra om jag inte trivdes. På en s.k. ”uteseglare” gällde reglerna, att man efter 18 månader kunde få fri hemresa efter avmönstring, om de lokala myndigheterna tillät detta. Jag förhandlade med rederiet om en ”törn” (period) på nio månader, men jag blev faktiskt kvar i tolv månader. Och nu blev det verkligen att åka båt. Under exakt ett år blev det en sträcka motsvarande 6½ varv runt jorden. Till sjöss använder vi uttrycket hamndygn om fartyget hela kalenderdygnet legat i hamn, annars var det ankomst- eller avgångsdygn och sjödygn. Vårt första hamndygn fick vi i Tokyo den 4 juli, och efter ett år hade vi haft 10 hamndygn, varav besättningen var helledig en dag, nämligen Annandag Påsk i Neapel. Vi var chartrade av en banankung i Ecuador vid namn ”Noboa”, och vår hemmahamn var därför Guayaquil, där vi för varje resa lastade 180 000 lådor bananer. Jag fick en hel låda uppuren i hytten för ett paket cigaretter à 70 öre. Jag var först med om två resor över Stilla Havet till Japan, men sedan gjorde vi sju resor till Neapel och Jugoslavien. Guayaquil är beläget på södra halvklotet, så det blev många passager av ekvatorn och Panamakanalen. Fartyget gjorde bra fart genom vattnet, 20-21 knop, då vi lämnade varvet i Göteborg. Men efter ett år med decimeterlång växtlighet i undervattenskroppen var vi nere i 18 knop. Som bäst gjorde vi 503 sjömil på ett dygn, vilket motsvarar c:a 93 svenska landmil. Resan Ecuador-Japan tog 19-20 dygn, och då passerade man ju datumgränsen, vilket innebar att åt ena hållet, om det var tisdag så blev följande dag en torsdag, medan det åt andra hållet blev att tisdagen följdes av ytterligare en tisdag.

Det verkar finnas ett samband mellan snabba båtar och ett fartygs rullning i sidled. ”Okanagan Valley” är det värsta jag varit med om. Speciellt med lårings-sjö (vågorna kommer in snett akterifrån) rullade fartyget som mest 49 grader, och då kan man lika bra gå på väggarna. ”Chiefen” gick ut ur hytten en gång och halkade, rutschade tvärs genom fartyget för att sedan ta emot sig med armen och slog av denna. Jag gjorde en liknande färd sittande i matsalsstolen. Stolarna var annars surrade med läderremmar i golvet, men inte just den gången. Apropå läderremmar, så slogs en sådan rem av en gång, när min skrivmaskin i radiohytten kom lös och flög på en stol med sådan kraft att läderremmen klipptes av. Underligt nog så gick det fortfarande att använda maskinen.



M/s Okanagan Valley / SLJN. Bananerna krävde en lastrumstemperatur à $11 \pm \frac{1}{2}$ grader oavsett utetemperaturen.

När det rullade som mest, var jag tvungen att ligga på "durken" (golvet) och ta emot presstelegrammet, eftersom jag inte orkade pressa fast mig vid bordet med benen. En Atlantresa från Guayaquil till Neapel hade vi två passagerare ombord, där mor och vuxen dotter låg på "durken" och höll om varandra. Förmodligen var de också sjösjuka och trodde att fartyget skulle gå under. Den eventuellt lösa inredningen hade Stueren surrat fast med stadiga rep. Sommaren 1970, när jag återkom till "Okanagan Valley" för en resa till La Plata (Buenos Aires), hade en tidigare telegrafist släpat ombord ett kylskåp och placerat det i sovhytten, utan att surra fast det. När fartyget la över litet extra, så vaknade jag alltid, för då kom kylskåpet. Så ut med fötterna ur sängen för att ta emot detta. Var det bäst att ha sängen långskepps eller tvärskepps? (Det bästa var nog de gamla, smala kojerna under segelfartygstiden). Egentligen spelade det ingen roll, för antingen riskerade man att rulla ur sängen, eller så åkte man fram och tillbaka i bädden liksom vid konstgjord andning på en gungbräda. Hade man då ätit något flytande, fick man svälja många gånger.

Ett exempel på snabba radioförbindelser kan jag ge från första återresan över Stilla havet från Japan. En lördagskväll ombord vid ett fylleslagsmål hade troli-

gen en lättmatros skickat en höger i ansiktet på en finsk mässman, så att ”okbenet” gått av och tryckte in mot ögonvrån och ögat tittade mot norr. Hur allvarligt var detta? Vi hade 60 timmars gång till närmaste hamn, Midway, välkänt från 2:a världskriget. Vi hade sju dygn att gå till San Francisco. Jag kunde per radio larmat amerikanerna, som kanske kommit med helikopter eller något annat. Vi beslöt dock avvakta några timmar, då jag bedömde att det var största chansen att få svar från Göteborgradio/SAG, och vi skulle pröva ett s.k. ”Radiomedical”. Detta innebar att ett speciellt frågetelegram vidaresändes till Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg, där en läkare sedan skickade ett svarstelegram som gav råd om den aktuella situationen. Det brukade ta någon timme eller två att få svarstelegrammet, men SAG insåg tydligen att det var allvarligt, så antennerna riktades mot mig, och en man blev ”stand by” för mig. Efter radiomedicaltelegrammet skickade jag ett telegram till rederiet i Stockholm och satte mig att vänta. Efter bara 10-15 minuter ropade SAG upp mig och hade telegram till mig, som frågade om ytterligare detaljer. På dessa minuter hade således telegram gått tur och retur från mitten av Stilla havet till Stockholm via Göteborgradio. Sedan kom läkares utlåtande där han tyckte att vi kunde gå till San Francisco med killen, om inget annat tillstötte. Och så blev det. sju dygn senare avhämtades han på redan i San Francisco med taxibåt.

Man får ju ofta frågan, om man varit med om något oväder. Jodå, många gånger. Det värsta jag kommer ihåg hände också med ”Okanagan Valley”. Jaha, nu börjar han ljuga, säger någon. Men sedan jag hört att man i Östersjön vid Almagrundet utanför Stockholms skärgård uppmätt nio meter höga vågor, prutar jag inte en enda meter på följande.

På väg från Göteborg till Ecuador för att gå in på banantraden, hade vi några andra laster för att betala transporten. I Purfleet utanför London lastade vi 341 bilar (Jaguar och MG), som skulle till Baltimore i USA. Något dygn sydväst om England hamnade vi i ett oväder med väldiga vågor, som jag påstår var 30-35 m höga. Sollerö kyrktorn lär vara 34 m högt. När vi var i vågdalarna med fartyget, och jag stod på bryggan 15 m över vattenytan, såg jag vågtopparna snett uppåt på ett avstånd av drygt 200 m. Sådana här vågor måste man gå rakt emot, vilket för oss innebar en kurs mot Island, och vi tappade cirka ett dygn på överresan.

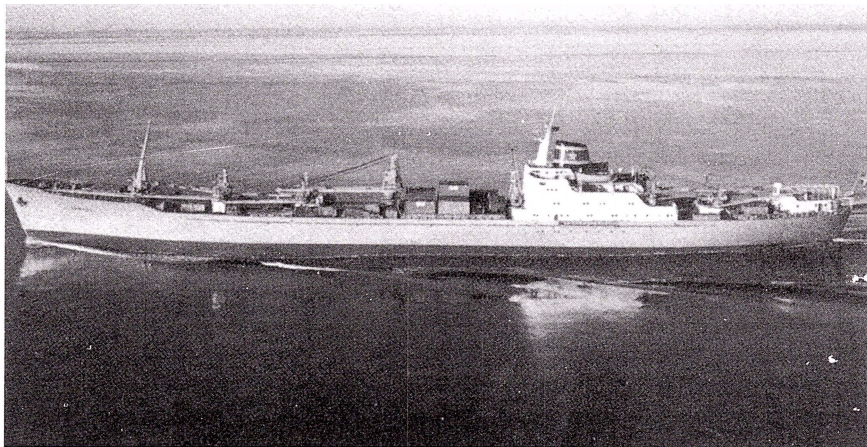
Får man vågorna i sidan så slår fartyget runt, och det blir kurs mot närmaste land, d.v.s. rakt ner. För att översätta detta till en bild hemmavid kan man tänka sig följande. Jag bor ju i Myckelbyn vid ”Kråckan”, som kanske är något längre än fartygets 136 m. Men motlutet i vågbergen jag såg var brantare. Fartyget skall således uppför denna lutning, för att uppe vid ”Bosgard” gå över vågtoppen och in i ett motsvarande medlut och en lika djup vågdal som tidigare. Detta upprepades kanske i ett dygn, eftersom man inte gör någon större fart genom vattnet, utan ligger och håller fartyget i rätt riktning. Trots att fartyget var 136 m långt

var man som en liten barkbåt, eller kanske stor barkbåt. Och jag ljuger ingenting. Tänk om jag hade tagit något foto!

Eftersom händelsen vid ovädret i föregående stycke var mer dramatisk än vad som framgår, bör jag berätta litet utförligare.

Under ångmaskinstiden hade framför allt lastfartygen inte tillräcklig maskinkraft att gå i en uppförsbacke, typ "Kräckan". Men på "Okanagan Valley" hade vi ordentligt med maskinkraft, och fartyget var nytt och modernt (byggt 1966), så styrmannen kunde manövrera maskinen från bryggan. Till sjöss säger vi "slå manöver", eftersom man med tidigare system var tvungen att med en maskintelegraf ge order till en maskinist i maskinrummet att ändra varvtalen. I huvudsak tre hastigheter på propellern fanns att tillgå: Full, half och dead slow ahead (framåt) och motsvarande astern (bakåt) vid en back. Olika tekniska system finns att få en back, men vanligast med en fartygsmaskin är att den måste stannas, för att sedan låta den gå baklänges. Vid detta tillfälle, då vi stävade (gick rakt mot) vågbergen och maskinen gick med halv fart, gjorde fartyget efter vågtoppen ett "magplask", så att det riste/skramlade i hela fartyget. Propellern, som stundtals rusade i luften, ökade också ristningarna. Så kan man inte köra, för då kan fartyget skaka sönder någonstans med risk för katastrof.

När styrmannen provade med "dead slow", så orkade fartyget inte gå uppför



M/s Santos / SKBN.

vågbergets backe utan började att lägga sidan till mot vågen med risk för en annan katastrof. För att klara detta, måste styrmannen från bryggan studera vågorna och köra "halv fart", för att nära vågtoppen minska propellerkraften, och då gick fartyget mjukt ner i nästa vågdal. Så höll vi på nästan ett dygn, men vi kom fram till Baltimore med endast ett 20-tal skadade bilar i lasten.

Nåväl, efter detta år med "Okanagan Valley" hade jag ju en hel del semester att ta ut, vilket blev nästan sex månader. Jag började köra buss åt "SL" i Stockholm, och även taxi då och då. 1972 lyckades jag spara och byta ihop tid, så att jag kunde göra en resa till Peru och Chile med m/s Santos / SKBN, också tillhörande Johnsonlinien eller Rederi AB Nordstjernen, som är det korrekta namnet. Det blev den sista resan som aktiv telegrafist, vilket jag varit i 20 olika fartyg, enligt mina Sjöfartsböcker.

Jag har ju fortfarande morsealfabetet i huvudet, men med ingen träning så blir man ju mer och mer "rostig". Jag skulle nu inte klara den stipulerade 80-takten och ännu mindre 110-takten, som presstelegrammen kördes i förut. Ett 1:a klass certifikat krävde 125-takt tidigare. På skoj har jag vid några tillfällen vid Tele-museet, inhyst hos Tekniska Museet i Stockholm, som radioamatör haft några kontakter med ryssar och sydeuropeer. Beträffande byta yrke, så fortsatte jag med det, men som pensionär och sjökapten får det bli en artikel ett annat år.

Sune Nishans