

Min tid i åländska fartyg

av Torsten Lindholm

Våren 1958 gick jag ut Maskinmästarlinjen vid Helsingfors Tekniska Skola, den sista svenskspråkiga kurs som arrangerats där. Jag fattades då fortfarande 6 mån. verkstadspraktik och 6 mån. som eldare i ångfartyg, för att få ut mitt första brev. I motorfartyg hade jag fått lära mig oljeeldning samt hantering av ångpannor men kravet var ju naturligtvis, eldarpraktik från ångfartyg. På den tiden fanns det i finska handelsflottan knappast några fartyg med vattenrörspannor, utan det var skotska pannor som gällde.

Under skolåren hade vi, tekniker och ingenjörstuderanden, vant oss vid att under sommarlovet, och ibland även under Julen, få jobb och praktik på "Docken", Wärtsiläs varv Sandvikens Skeppsdocka. Denna vår var det annorlunda. Wärtsilä hade inte fått de ryska fartygs beställningar som man hade räknat med, så man tog inte in några praktikanter och jag fick inget jobb där efter skolavslutningen.

Så då gällde det att ge sig ut som eldare. Men nere på arbetsförmedlingen för sjöfolk, "Myllyn" kallad, var listorna med arbetssökande långa. Eldarlistan upptog mellan 70-80 namn. Inga vidare utsikter att gå, kanske hela sommaren, hemma och vänta.

Något ljushuvud kom på att vi sticker till Mariehamn och försöker där. Alltnog, vi reste iväg. Väl framme så blev vi väl emottagna av kapten Öhrström, arbetsförmedlare och mönstringsförrättare. Vi var ju utsocknens utan hemortsrätt på Åland, men det var inget problem och vi fick jobb omgående. Åländska fartyg hade rätten att mönstra besättning till lediga befattningar från hemmahamnen, var fartyget än låg.

Jag skulle mönstra ombord i S/S Alcor OHAV som låg i Karlskrona. Nästan hela besättningen utsågs där i Mariehamn. Hon var koleldad med 6 fyrar, 2 man på durken och en trimmare i boxarna. Hon var på 5650 dwt. byggd som Alcor i Rotterdam år 1912 och tillhörande Alert Steamship i Mariehamn. Under många år hade hon tillhört J.W. Paulin i Åbo som Imatra. Vi som skulle iväg fick uppsöka rederikontoret i en villa i staden där vi fick resebiljetter av en kvinnlig tjänsteman (redarfrun?).

Då vi kom till Stockholm mötte oss där en buss, som tog oss ner till Karlskrona.

Fartyget hade legat upplagd där över vintern och under tiden hade det utförts en del reparationsarbeten ombord. Nu vidtog arbeten med att göra pannorna klara för uppeldning och, såvitt jag minns, så gick det utan större problem. På midsommaraftonen var ångtrycket uppe och maskinen varm och vi gav oss iväg mot Uleåborg, som var vår destination och där vi skulle inta full last av pappersved till Lybeck. Vårt midsommarfirande bestod av en flaska Koskenkorva per mäss, som fartyget bjöd på.

Kapten ombord var A.W. Sjögren en äldre reslig man. Överstyrman hette Grönmark från Kimito och maskinchef var S. Ström.

Resan tog 3,5 dygn och väl framme gick vi till kaj där största delen av lasten skulle tagas ombord.

Att elda kol var en ny erfarenhet för mig, och det var inte så lätt att hantera skyffel och slejs med mina skolelevshänder. Det tog ett tag, sedan jag kommit upp ifrån vakten, innan händernas fingrar rätade ut sig. Jag hade emellertid en god läromästare i min vaktkamrat Johan från vasatrakten, och efter ett tag så gick det bättre.

En fredag nåddes vi av meddelandet att den veckans penninglista skulle lämnas utan åtgärd. Men då törnar vi inte till i morgon bitti var det enhälliga beslutet. Pengarna kom inom några timmar.

Det var första och enda gången, som jag upplevt en strejk ombord i ett fartyg.

När lastrummen blivit fyllda förhalade vi ut på Toppila redd där däckslasten skulle vinschas ombord direkt från sjön. Propsen kom i stora flottor som förtöjdes längs fartyget. Man hade flera speciella arbetsflottor som förtöjdes i position vid lastluckorna på SB sida. På flottarna var monterade 4 stöttor två och två som bildade måttet för ett sling. Sedan lades vajer i botten och en man på var sida började fånga upp props från sjön med båtshake och på detta sätt fylldes måttet. När så måttet var fyllt hade arbetsflotten sjunkit en bit under ytan och mannarna som stod kvar hade vatten upp till knäna. Så vinschades slinget ombord och flotten återtog sitt ytläge. Det var ett blött och tungt arbete och många gånger säkert väldigt kallt. Men nu var det solig sommar och arbetet löpte bra undan.

På den tiden ingick en hel del kvinnliga stuveriarbetare i gängen. Kraftiga damer med armmuskler som ingav respekt. Och armstyrka behövde de som skulle ta emot och stapla propsen både i rummen och på däck. Kvinnorna stod också för gängens förplägnad av, i alla fall dricksvatten och kaffe. Deras kaffepannor var av modell större och transporterades ut med båt, väl inlindade i filtmaterial för att hålla värmen.

Så småningom var däckslasten ombord och vi lättade ankar och satte kurs mot Lybeck. Vakterna avlöste varandra och vi eldare slät med kol och slagg, litet ovanför en del av oss. Dessvärre visade det sig att pannvattenförbrukningen ökade hela tiden. Sedan vi passerat Åland och kommit in i Södra Östersjön var vi tvungna att sakta ner och stänga av den läckande pannan. Några tubinfästningar hade börjat att läcka och de manglades täta. Det var ett svettigt och sotigt arbete att ta sig in genom eldröret till flamugnen för att nå tublåten.

Under en vilopaus uppe på däck kunde vi beundra ett mötande fartyg, det skinande vita och helt nybyggda passagerarfartyget Michail Kalinin. En annan miljö än vårt sotiga stockhål med dess läckande panna.

Efter sex dygns resa nådde vi vår destination och lossningen kunde påbörjas. Det blev lördag och jag och en skeppskamrat beslöt att göra en tripp till Hamburg, mitt första besök i staden. Så småningom lyckades vi leta oss ned till de berömda nöjeskvarteren och där besökte vi bl.a. Cabaret Moulin Rouge som den gången hade ett trevligt program med sång och dansuppträdande i äkta sjömansstil. Trötta men välbehållna återkom vi till fartyget söndag morgon. En dag blev vi uppkallade till salongen för att förhöras av Interpool. Saken var den att medan vi låg på Toppila redd så utspelades en mordhistoria i trakten där det också förekommit en del motorbåtstrafik. Men ingen av

besättningen kunde bidra med några upplysningar. Lasten var snart utlossad och avgångsdagen närmade sig.

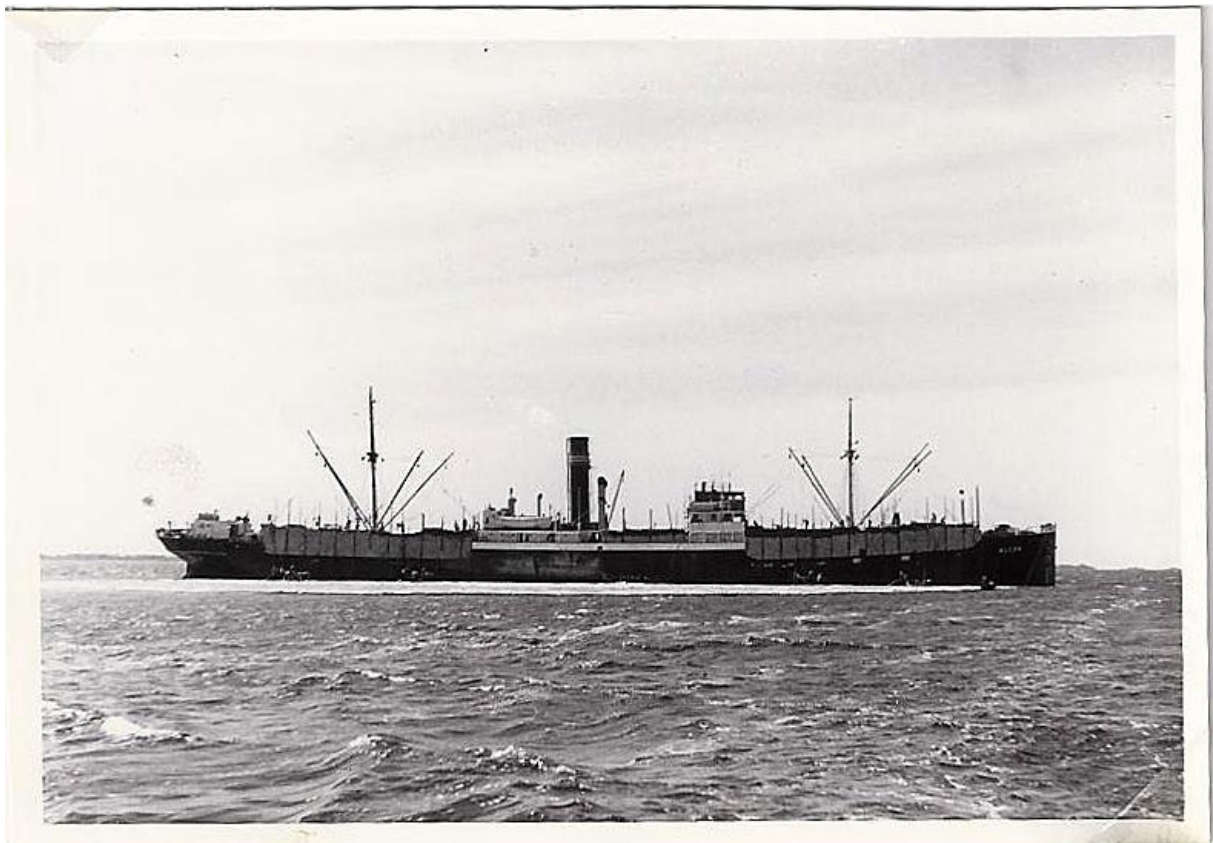
Då kom myndigheterna ombord och plomberade fartygets styrinrättningen. Alcor var belagd med kvarstad till följd av obetalda varvsräkningar. Men det redde upp sig och fartyget tilläts att avsegla. Emellertid var rederiet försatt i konkurs och det kom order att gå till Mariehamn för att lägga upp.

Enligt uppgift så var Alcor i drift igen nästa sommar, då under namnet Sonja, men gick sedan så småningom till skrot.

Inte så kul att åter bli utan jobb mitt i sommaren. Då vi kom till hemmahamnen blev vi omedelbart avmönstrade.



s/s Alcor. Toppila redd juli 1958



s/s Alcor. Toppila redd juli 1958



Mariehamn 26.7-58 Vid avmönstring av Alcor.

Mina farhågor om arbetslöshet var ogrundade, redan nästa dag den 27 juli fick jag eldarjobb på Eriksons S/S Hamnö OFVC, 2396 br.reg.ton, maskinstyrka 1820 IHK. Jag tror att mina skeppskamrater också snart fick nya anställningar, en matros följde med till Hamnö. Innan avresa till Hangö där fartyget låg, hann vi stifta bekantskap med sommar- och semesterstaden Mariehamn. Där var gott om folk och trevlig stämning

S/S Hamnö ex Nusken var byggd i Blyth år 1948. Hon hade en oljeeldad trippelångmaskin med ventilreglering. Befälhavare ombord var kapten Filip Johansson och maskinchef Olofsson. Ö. styrman hette Borenius och II styrman Grönmark och I maskinisten H Nordlund. I besättningen ingick också lättmatros Björn Erikson son till redaren. När vi kom till Yxpila för vidare lastning, så kom Sjömans Unionens ombud för att kolla om de nymönstrade var ålänningar. Så var ju inte fallet, och det muttrades en del om att kaptenen borde ha tagit manskap i den hamn där fartyget låg. Men sedan hände inget mer. Resan gick till Rostock och därifrån till Stettin där vi tog in en kollast för Kotka. I Fredrikshamn tog vi så in full last av pappersved till Ålefjaer nära Kristiansand. En mycket vacker plats där vi låg till ankars mitt i fjorden och lossade direkt i sjön. Veden samlades sedan i flottor som drogs till en plats där den sedan fångades upp och fördes till bruket med linbana. Lossningen tog tre dygn och därifrån gick vi till Ventspils och Leningrad för att lasta styckegods för Island. Det mesta var maskingods och kreatursfoder.

I Leningrad kunde vi besöka en sjömansklubb dit vi bussades under uppsikt. Kontrollen vid landgången var mycket sträng men det var ändå inte förbjudet att ha på sig två skjortor av vilka en kunde avyttras för att få litet ölpengar. På klubben togs vi omhand av kvinnliga guider och där visades program med sång och dansuppträdanden.

Resan Till Reykjavik tog 8 dygn inklusive bunkring i Köpenhamn. Reykjavik bjöd inte på några större begivenheter, enbart svag pilsner och biobesök. Under återresan drabbades vi av hårt väder och i ballastkondition var det en vådlig färd. Propellern var lika mycket ovan vattenytan som under. För att bättra på situationen så tätades alla stormportar och spygatter i relingen på akterskeppet och så pumpades vatten kontinuerligt ut på akterdäck. Propellern kom längre ner och tog mera vatten. Den enda vägen att nå maskinrummet för oss som bodde akter var genom propellertunneln. Efter sex dygn kom vi så till Gdansk och intog åter en kollast till Kotka. I Fredrikshamn intog vi så fullast av egyptiska sparrar för Alexandria. Däckslasten var imponerande. Dessa sparrar är av en speciell dimension avsedda just för den egyptiska marknaden. Jag har inte lyckats utröna deras användningsområde.

Hamnö var ett trivsamt fartyg, stämningen var god och maten bra. Besättningen var en blandning av ålänningar och folk från fastlandet. Resan till Alexandria tog aderton dygn och lossningen åtta dygn.

Att gå iland var ingen större upplevelse. Varmt, smutsigt och massor av flugor. Därifrån gick vi sedan till Tripoli i Libyen för att ta in full last av espartogräs till Methil i Skottland. Återigen fick vi en hög och

imponerande däckslast som kunde liknas vid ett stort hölass som naturligtvis var väldigt eldfängt. Espartogräs användes vid papperstillverkning. Papper som i sin tur användes vid sedelframställning. I England tryckes sedlar till många länder, som inte själva har sedelframställning.

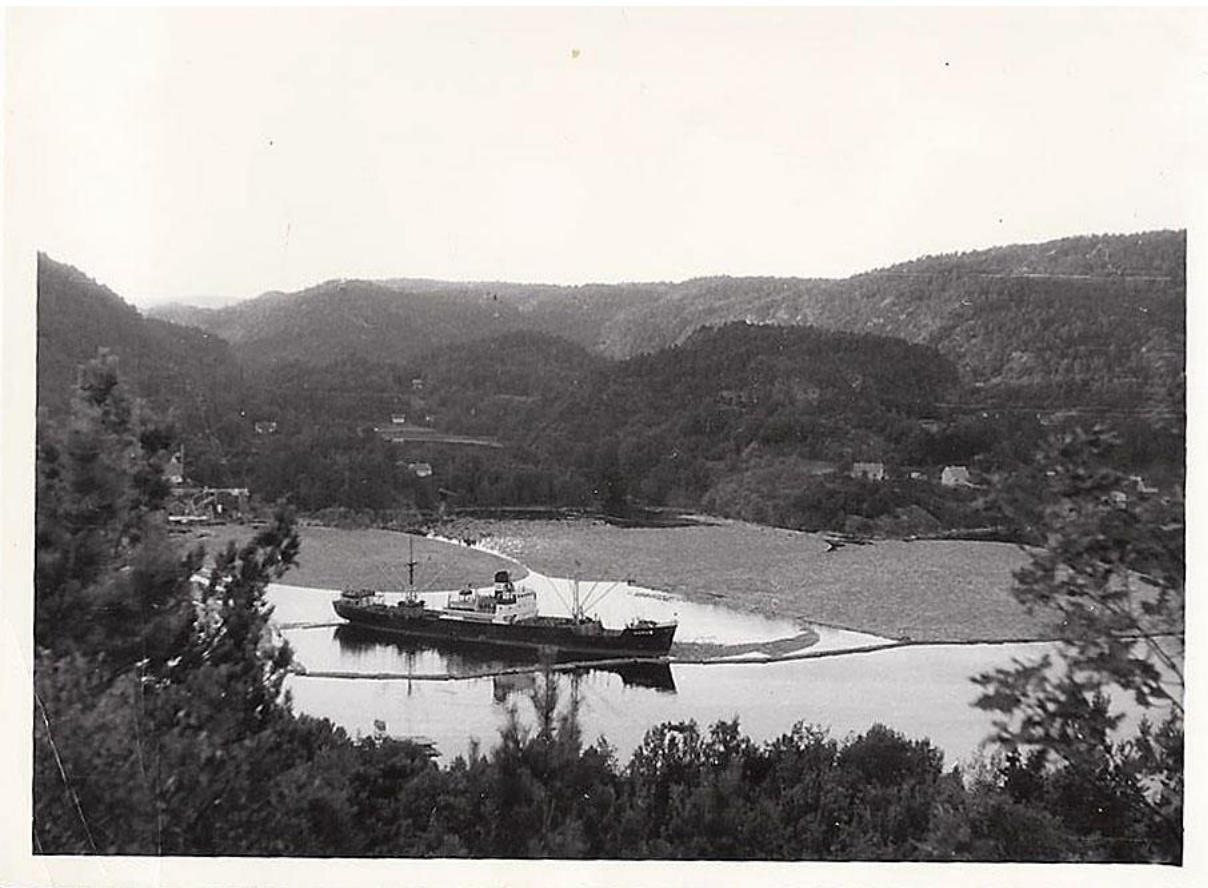
Detta var under kung Idris tid i Libyen, alltså innan överste Khadaffi tog över makten. I Tripoli kunde man gå iland, där var ordnade förhållanden och relativt snyggt på gatorna. På hemvägen hände det att makinchef Olofsson avled på höjden av St.Vincent den adertonde december. Fartyget anlöpte därför Vlissingen där den döde fördes iland för vidare transport i blykista till hemorten.

På Julaftonen anlöpte vid Methil och ankrade på redde. Julaftonen firades på vanligt sätt ombord med mat och dryck.

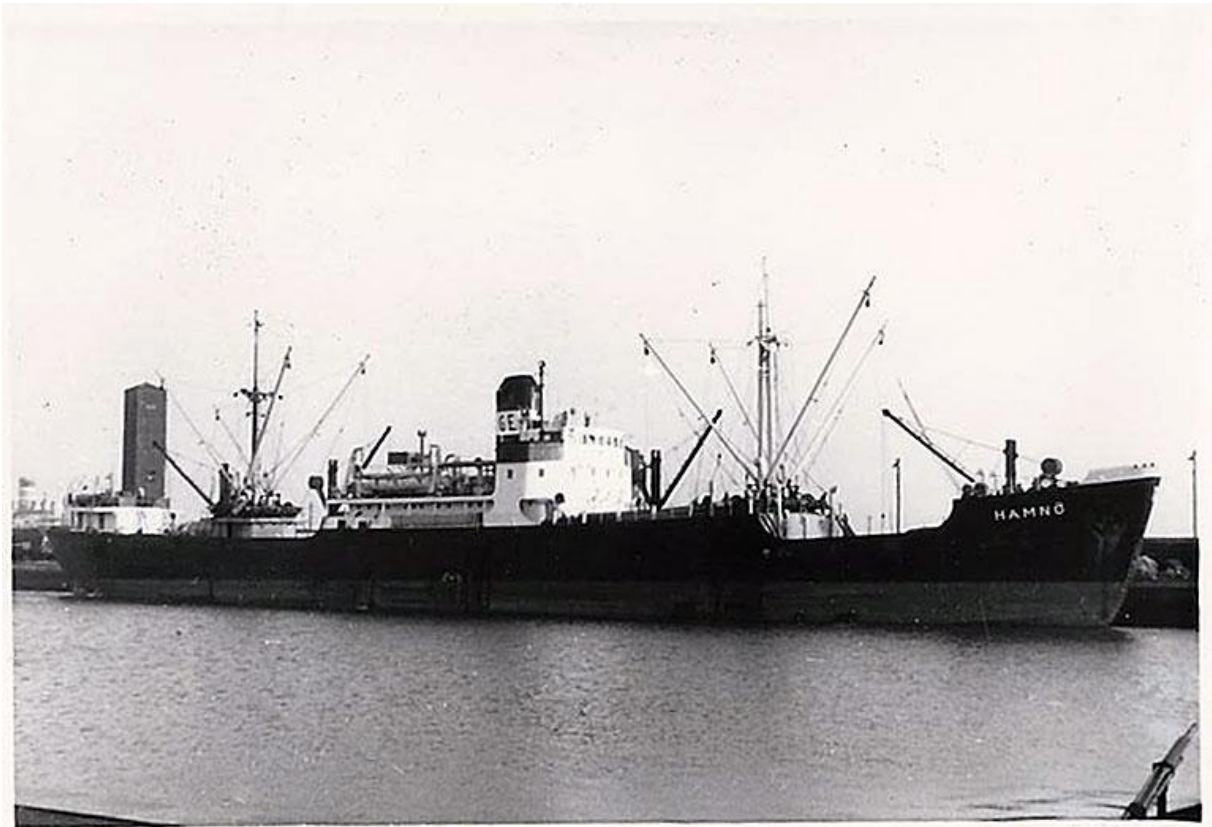
Innan nyårsaftonen förhalade vi till Blyth för att intaga en kollast till gasverket i Köpenhamn. Ett minne från de skotska pubarna är pianot, som den som kände sig kallad kunde spela på och att alla vid stängningsdags kl 23.00, stående stämde upp i Good save the Queen. På hemvägen skulle man ha sig en Fish and chips. Den kunde ätas på plats, men skulle man ha den med sig så fick man den inslagen i tidningspapper.

Efter utlossning av kolet i Köpenhamn, där vi låg till ankars i den inre hamnen, gick vi på lätten mot Kotka. Det var en sträng isvinter och efter det vi passerat Helsingfors så började det bli motigt. Den sista biten av resan måste Hamnö bogseras av isbrytaren uppdragen mot "svalstjärten". Vi hade stora problem med sjövattenfiltrena som sattes igen av issörja, på lätten som vi var.

Den fjortonde januari mönstrade jag av Hamnö och for hem till Helsingfors.



Ålefjaer, Norge. Hösten 1958. Här är s/s Hamnö omgiven av sin last.



s/s Hamnö, Methill 1958

Nu var situationen på arbetsmarknaden en annan och jag fick genast jobb på Docken i Raimis gäng. Under utrustning låg nu den ryska polarisbrytaren " MOSKVA" och ombord i den deltog jag maskininstallationerna ett halvår framåt. Då hade jag tillräckligt med varvspraktik för att få ut undermaskinmästarbrevet.

Vintern var kall. Jag har inte upplevt någon annan arbetsplats, som kan vara så ogästvänligt kall och dragig som ett tomt och öppet fartygsskrov om vinter,

Kämpinge i september 2005