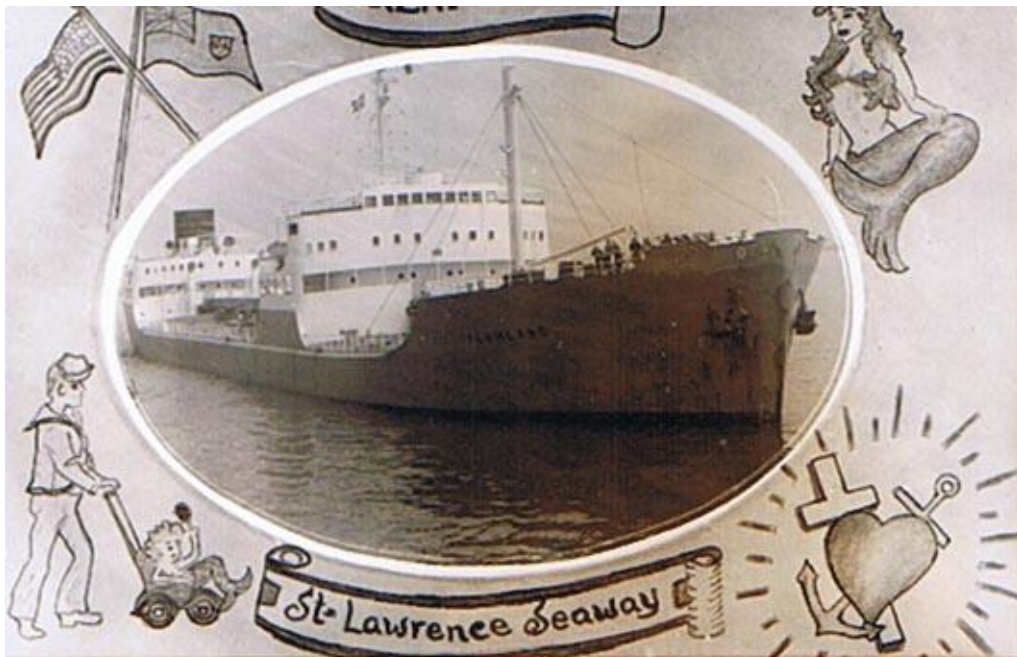
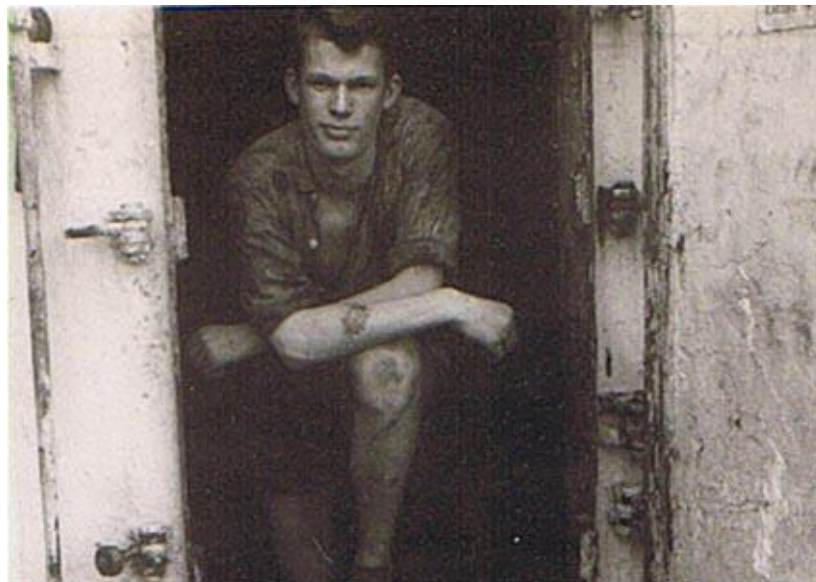


## Mina minnen från m/t Fermland



**Fermland** var min andra båt men den första i maskin. Hade dessförinnan varit ett år på **Eva Jeanette**, en styckegodsare som ägdes av Bonnierkoncernen och var chartrad av Cunard för linjetrafik mellan Liverpool och New York. Var där till en början som ”mässkalle”, men det var inget vidare så jag försökte komma ner i maskin men det gick inte. Efter c:a 1,5 månader fick jag emellertid chans att mönstra jungman istället och det var ju bättre än att vara i mässen, och efter sju månader som jungman blev jag uppmönstrad till lättmatros, vilket ju var en stor ekonomisk fördel speciellt med tanke på inestående vederlag.



*Motorelev Dan Lorentzon tittar ut på däck från maskinrummet.  
Foto taget då **Fermland** låg i Bombay 20 december 1963.*

Då jag på sommaren 1963, 16½ år gammal, satte upp mig på förmedlingen i Göteborg som motorelev, blev ombudsmannen därstädes alldeles tokig, elevjobb mitt i sommaren fanns det inte

många av men lättmatrosjobb hur många som helst. Men jag stod på mig, jag ville ner i maskin, stå på en bryggvinge och glo ut över havet var inget för mig. Så ombudsmannen gav med sig och var hygglig att sätta upp mig som halvt befaren! Fanns som sagt inte mycket att välja på, så då **Fermland** ropades upp nappade jag direkt. Sattes på ett tåg från Göteborg till Hamburg via Köpenhamn ihop med en relativt ung glasögonprydd man, namnet kommer jag ej ihåg, som skulle till **Fermland** som 1:e maskinist. Kan ej komma ihåg att vi hade sällskap under resan, möjligen reste han i första klass, och kanske inte heller uppskattade att vara "reseledare". Men jag hade ju ett år tidigare tagit mig allena till Liverpool och likaså hem därifrån, så en tågresa till Hamburg tyckte jag nog då inte var så märkvärdigt. Nåväl, vi kom fram till Hamburg och fick förmodligen skjuts till båten så den 27 juli 1963 mönstrade jag motorelev på **Fermland**.

Då det var bestämt att jag skulle gå 8-12 vakten ihop med "kvarten" blev jag redan samma eftermiddag och kväll visad runt i maskin. Det var en rätt lång och gänglig svensk, som jag tror hette Lennart - dock ej säker, som nu mönstrat upp från elev till motorman och vars elevplats jag nu sålunda fått, som visade mig runt. Eftersom jag aldrig varit på en tankbåt och aldrig i maskin var det mesta rena "grekiskan" för mig, men höll masken och låtsades som om jag fattade vad han sa. Avgaspannan var ur drift så länge jag var ombord, så även till sjöss fick man elda i en av "skottepannorna". Både matarvatten- och brännoljepumparna till pannorna var ångdrivna och dessa hade den tråkiga egenheten att de när som helst kunde stoppa. Under visningen fick jag förklarat hur man med hjälp av avkylning och medelst spett kunde få igång pumparna igen. Ibland hände det att pumparna kunde komma igång av sig själv igen, t.ex. om det stötte till i båten p.g.a. sjön. Detta var ju inget vidare vad gällde brännoljepumpen då ju fyren slocknat och då pumpen startade fylldes eldstaden med olja. Detta fick lösas genom att man stack fyr med viskan och då elden i botten tagit fyr, stänga av oljematningen och låta den inpumpade oljan brinna upp - en inte helt ofarlig procedur. Detta hände dessvärre då och då eftersom man inte kunde stå i pannrummet och passa eldningen, då man hade åtskilliga andra arbetsuppgifter under vakten. Ett av dessa var att ösa de s.k. gejdplanen på den 8-cylindriga Götaverkaren flera gånger per vakt. Huvudmotorn läckte alltså rätt så ordentligt med smörjolja vilken skulle tas till vara, separeras och pumpas tillbaka till systemet. Sedan skulle man hålla koll på kylvattentemperaturen, som reglerades manuellt medelst bypassventilen. Vakthavande maskinisten då - nja, vad jag kommer ihåg så höll han koll på brännoljtemperaturen till HM men annars fick man inte så mycket hjälp. "Kvarten" som jag gick vakt med, var en relativt ung uppmönstrad motorman, således obehörig vilket var mer regel än undantag vid denna tid, och dessvärre rätt så törstig. Så det var nog rätt så många vakter som han till stor del spenderade bakom eltavlan, varvid man fick ränna som en skottspole för att hinna med allt.

Vi avgick Hamburg 29 juli med kurs på Kanarieöarna för att där lasta för Västafrikanska hamnar. Av ovan nämnda anledning hade jag ju svårt att klara mina arbetsuppgifter, så efter fyra dygn till sjöss fick jag en ordentlig avhyvling av 1:e maskinisten, varvid han bl.a. ansåg att jag kunde lämna på Kanarieöarna om jag inte skärpte mig. En tuff skola med andra ord. Sparken kunde man väl kanske få, men mönstra av var det inte tal om, hade ju mönstrat på sedvanliga sju dagars uppsägning i svensk hamn och när och om fartyget skulle anlöpa en svensk hamn stod skrivet i stjärnorna. Förstod långt senare att fartyget tekniskt sett inte var i något vidare skick, så den nya 1:e maskinisten hade nog ett litet helsicke.

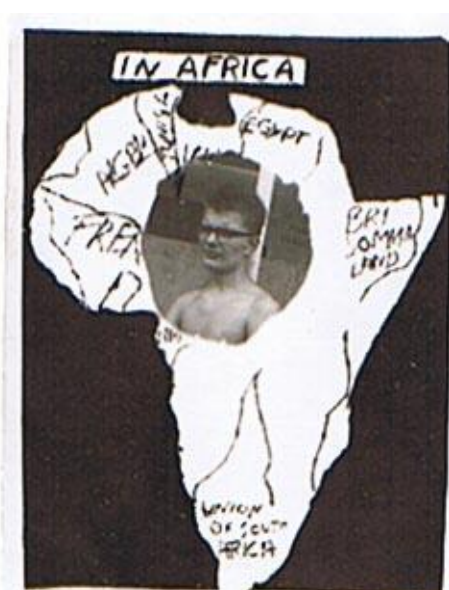
Anlände Santa Cruz de Teneriffe 5 augusti och avgick 2 dygn senare. Lossade sedan i Dakar, Takoradi, Lagos och Port Harcourt. Hade gett mig fanken på att gå iland i Dakar och tog ensam en taxi in till stan, det var en bra bit att åka från där vi låg så det kostade en del. Väl i stan räckte kvarvarande slantar bara till en öl, sedan var det bara till att traska tillbaka till båten. Det började skymma och det var förmodligen inte alltför vanligt att en "viting" knallade omkring i de kvarteren, så

man fick många undrande och konstiga blickar på sig. Det var obehagligt och man var nog ordentligt skraj, men jag kom välbehållen tillbaks ombord.

Vi tog sedan en last i Bonny, Nigeria för Finnart i Skottland. Finnart ligger rätt vackert, lite av ett fjordlandskap. Men vad jag kommer ihåg fanns där inget att göra, tror bara det blev en promenad iland. Kommer ihåg att under resan från Västafrika så var det vattenransonering. Har för mig att det fanns en evaporator ombord, men förmodligen var den ur drift, för det var ständigt problem med färskvatten. Om jag inte missminner mig fanns det en manuell tvättmaskin i s.k. centerkassen under midskeppsbygget, men den var bara för fritidskläder. Arbetskläder fick man vaska på annat sätt, och ett sådant var att ”steama” dom i ett fat i pannrummet med rödsoda som tvättmedel. Man fick inte ”steama” för länge eller hålla i för mycket rödsoda, för då blev bara knapparna kvar. Skor var ett stort problem, kanske speciellt för maskinfoket då oljan snabbt förstörde skorna. Rederiet höll sålunda ej med arbetskläder av något slag vid denna tid, utan man fick ta vad man hade. Avlagda landgångsskor, typ ”myggjagare”, var sålunda inte ovanligt som arbetsdojor. I kontinenthamnarna var det skojare som lurade på oss maskinskor av plast som skulle vara så bra och tåla olja, det var bara det att dom sprack i två delar efter ett kort tag.

Från Skottland gick vi till Milazzo på Sicilien för lastning. Milazzo var en trevlig stad och vi var ett gäng som var iland och hade rätt kul, bl.a. åkte vi hästdroska om jag inte missminner mig. Smugglade med mig en flaska siciliansk vodka ombord, flaskan hade en ovanlig form så efter den blivit tömd (som nog gick rätt fort) blev den omgjord till bordslampa, vilken sedan hängde med i mitt hem till långt in på 80-talet. Förmodligen gick den sönder till slut. Då vi nu är på Sicilien så kan jag nämna att skeppshunden Karlsson var sicilianare. Han kom ombord som valp före mig, vad jag hörde var det en besättningsman som fått honom av en ”galant dam” vid ett tidigare anlop av denna ö.

Vad som irriterar mig lite är att jag inte kan komma ihåg någon av besättningen, trots att vi måste ha seglat ihop i åtskilliga månader. Det var många som inte var svenskar, själv delade jag hytt med den andra motoreleven som var spanjor, och förmodligen umgicks jag mest med de två på fotografierna nedan då vi nog var rätt så jämgamla också. Kanske någon som läser detta kan friska upp mitt minne.



*Motorman Morgan Johansson*



*Jungman Börje "Lappen" Wallgren*

*Foton tagna i Västafrika troligen i augusti 1963.*

Nåväl, från Sicilien gick vi till Stanlow (Liverpool), Swansea och Dublin för lossning. Från Dublin har jag ett lite tråkigt minne. Vi låg där två dygn och det var en hel del strul med lossningspumparna så pumpman hade fått arbeta en hel del. Jag hade stopptörn ena kvällen och då jag var uppe för att purra min avlösare samt sätta på kaffe, så lade naturligtvis den jäkla pannbrännolja-pumpen av resulterande i att panntrycket sjönk väldigt fort - de ångdrivna lossepumparna var ju full gång. Då jag kom tillbaka till pannrummet, efter c:a 10 minuters bortavaro, stod pumpman där högröd i ansiktet och gormade och skrek och jag åkte på en ordentlig dagsedel. Pumpman var naturligtvis uttröttad, men det var ju inte mitt fel att pumparna var i dåligt skick, så det är inget roligt minne.

Sedan blev det lite engelsk kustfart som avslutades med att vi tog en last vid BP-raffinaderiet på Isle of Grain i Themsenmynningen för Köpenhamn och Ålborg. Dagen vi låg i Köpenhamn tog jag färjan över till Malmö och inhandlade diverse tidningar. Jag var således i Sverige en gång under min tid på Fermland, men fartyget var inte det.

Efter Ålborg på lädden genom Suezkanalen till Abadan längst upp i Persiska Viken på Iranska sidan av floden Shatt al Arab och lastade här för Indien. Lossade i Madras, Chittagong i dåvarande Östpakistan, samt möjligen även i Budje-Budje (Calcutta). Sedan blev det indisk kustfart i tre månader. Detta blev en jobbig tid av många orsaker. Fermland var ju det första svenska handelsfartyget som hade riktig luftkonditionering i inredningen, men det var länge sedan det hade fungerat. Det var ju varmt i maskinrummet och det var inte mycket bättre i inredningen. Man försökte få lite svalka med vindfångare i hyttventilen, men det var bara under gång. För det mesta låg man uppe på poopdäcket och försökte sova. Om det ej heller fanns fläktar med viss vingdiameter i hytterna fick man en krona om dagen i värmertillegg, men bara i "Viken". Å andra sidan svalkade den där en-kronan inget vidare.

Då vi hade kommit till Madras som första indiska hamn, gav befälhavaren, kaptan Viibus, inte de indiska tullarna vad de var vana att få, de fick ingenting sades det, resulterande i att fartyget blev "svartlistat" eller liknande av tullen. Under hela tiden på indiska kusten fick vi inte köpa cigaretter eller något annat från "slabben" ombord, vi som rökte fick köpa rökverk iland. Det var bara de gånger då vi lämnade indiskt vatten som "slabben" öppnades. Dock, på något sätt kunde högsta befälet köpa ombord, för jag kommer ihåg en gång då jag skulle lämna maskinkladden i chiefens hytt, så låg där en öppnad "limpa" Lucky Strike på hans bord. Jag frågade om jag fick köpa ett paket, chiefen som var dansk, verkade förvånad över att vi inte kunde köpa ombord, så jag fick ett paket av honom, men något annat hände inte.

Indien var ett rätt tråkigt land för en ung sjöman, i alla fall på den tiden. I många delar var det alkoholförbud, så där fanns bara "djungeljuice" på sjappen, som det fick smygas med naturligtvis. Dock, den del där Cochin ligger var alkohol tillåtet, så de gånger vi var där var det mycket festande iland. Vi avgick Bombay på julafton och låg i Port Okha på nyår, kommer ihåg att vi skålade in 1964 med pulver-mjölk. På nyårsdagen var vi några som var iland på bio, en enkel biografialong och av filmen fattade man inte mycket.





*Manskapsmässen ombord **Fermland** liggande i Bombay 20 december 1963.*

*Fr.v. motorelev Lorentzon, motorman Cuocionello, motorelev Sampetro och stående motorman Vitiello - alla tre spanjorer. Högra raden: "Trikarn", 1:e motorman Epp - kanadensare, sedermera "kvar", "hökarhalvan" samt stående till höger "mässkalle".*

En annan episod från tiden på Indienkusten som jag kommer ihåg var ett fackligt bråk mellan skepparen och däcksbesättningen. Detaljerna har jag glömt, men det var något om övertidsersättning på söndagar. Det tråkiga för mig var att jag vid ett möte ett tag innan hade låtit mig bli vald till skeppsombud, vilket jag ju var alldeles för ung och oerfaren för, men det var väl ingen annan som ville ta på sig detta. Så vid nämnda bråk fick jag i uppdrag att försöka tala med kapten Viibus. Med avtalspärmarna under armen stegade jag sålunda över kobryggan till midskeppsbygget och knackade på skepparens dörr. Han öppnade, tittade förvånad på mig, men jag blev insläppt. Då jag lagt fram mitt ärende och kraven från däcksbesättningen, blev hans blick mörk och han skrek: "Ut härifrån jävla skansadvokat och visa dig inte här igen!". Så det var bara att slokört knalla akterut och berätta vad som hänt. Bråket fortsatte emellertid ett tag till, för då det skulle göras tankrent, bl.a. över en söndag nekade däcksfolket, alternativt att de ej fick för skepparen för att han tyckte det blev för dyrt, kommer ej ihåg vilket. I vilket fall som helst försökte skepparen själv göra tankrent genom spolning av tankarna. Vi i maskin kunde ju inte neka att köra butterworth-pumpen så han kunde få spolvatten med tryck. Förmodligen blev jobbet för tungt för gubben, för jag kommer ihåg att vi gick med kraftig slagsida en hel natt då han inte orkat längre. Bråket löste väl sig och jag såg till att så fort som möjligt avsäga mig uppdraget som fartygsombud, en mycket kort facklig karriär således.

**Fermland** gick ju i charter till BP, har för mig att hon gjort så ända sedan leveransen 1951 och att den var på 15 år, det sades att Broström tjänat stora pengar på denna. I charterkontraktet fanns en passus om att fartyget hade rätt till 24 timmar per månad för maskinreparationer utan att vara off hire. Kommer ihåg att vi låg till ankars utanför Chittagong för kolvhalning eller dylikt. Detta måste ha varit i slutet av januari 1964, och möjligen var det var då som en spricka i maskinstativet upptäcktes första gången. Vi fortsatte emellertid i nästan ytterligare en månad på indiska kusten och under denna tid blev sprickproblemet större och större. Trots detta fick vi order att gå till Mina al Ahmadi i "Viken", för att inta en full oljelast till Europa. Jag kommer inte ihåg riktigt när kättingarna, som spändes medelst vantskruvar, monterades från cylindertoppen ner till spanten under durken, men tror det var efter vi gått från Mina al Ahmadi. Bränslepumpen för den cylindern hängdes ju också och vi gick med reducerad fart, tror vi kom upp i sex knop. Kommer ihåg att andremaskinis-

ten, som var tysk och var väldigt nervös, grät då och då när han skulle ner på sin vakt. Stativet var ju i princip helt av vid spilluftsblätet. Efter en månad i sjön kom vi fram till Dunkerque där många i besättningen lämnade, bl.a. motormannen Lennart resulterande i att jag fick mönstra upp till motorman den 1 april. (Hade för mig det var i Amsterdam så skedde, men det var s.k. nyårsmönstring som gjordes där den 15 april enligt min gamla sjöfartsbok). Då vi låg i Dunkerque så rymde hunden Karlsson, fick förmodligen vittring på något intressant, men kom tillbaka bara någon timma innan avgång. Den enda ombord som hunden inte tyckte om var timmerman. Han var periodare och under dessa perioder plögade rakvatten och dylikt försvinna från hytterna. Möjligen hade han varit dum mot Karlsson under någon superperiod, och sådant glömmar inte en hund. Efter lossning tog vi oss således upp till Amsterdam och varvet NDSM för att få huvudmaskin reparerad.

I princip hela huvudmaskinen plockades isär, kommer inte ihåg om endast det spruckna stativet byttes eller möjligen allihop. Fick nämligen höra att orsaken till att stativen sprack var att detta var en av de första helsvetsade motorerna. Tidigare göts stativen, men nu då dom svetsades blev det spänningar i godset, vilket på något sätt måste elimineras, och det var tillverkarna ej på det klara med vid den tiden. I alla fall fick vi problemet förklarat för oss ungefär på detta sätt av den ingenjör från Götaverken som var med på varvet. Då motorn sattes ihop igen skulle det göras en hel del justeringar av bränslepumpar och dylikt. Ingenjören från Götaverken behövde en hjälpreda och det föll på min lott, förmodligen för att jag var den bland maskinmanskaper som då hade längst törn ombord. Det vreds och justerades nockar på kamaxeln och lades mellanlägg bl.a., och slutliga justeringen gjordes sedan vid provkörningskajen.

Det blev en lång liggetid på varvet, 1½ månad, så tillgodohavandet på ”boken” krympte snabbt då man var iland en hel del. Under tiden på NDSM fick jag reda på att Broströms **Svealand** låg på varv i Rotterdam. Eftersom brorsan var matros där tog jag tåget dit, då vi inte setts på lång tid. Det blev en stor överraskning för honom och vi fick en trevlig dag tillsammans. Mot slutet av varvsvistelsen blev det mycket bara promenera eftersom man var i stort sett pank. Dom gånger det då var dricka på tal, så var det nu bara citrongenever som gällde, eftersom det var det absolut billigaste. Har sedan aldrig mer smakat denna förfärliga dryck. Kan nämna att under varvsvistelsen gick det rykten om att **Fermland** skulle säljas, det ryktades då att den eventuelle köparen skulle ha båten för att köra melass. Hur det blev med det vet jag ej.

Den 15 maj lämnade vi Amsterdam och gick på lädden till Point Fortin på Trinidad. På vägen dit indikerades huvudmaskin varvid det kom fram att det behövdes göras en del justeringar på några av bränslepumparna. Jag minns inte om det var chiefen som gjorde indikeringen eller förste maskinisten. Båda var nya ombord, jag tror chiefarna bytte på varvet men den nya försten - som var norrman - kom förmodligen redan i Dunkerque. I vilket fall som helst var det försten som kom till mig, chiefen såg man ju nästan aldrig i maskin på den tiden, och ville att jag skulle vara med och utföra detta jobb eftersom jag hade varit Götaverksmannen behjälplig. Vid denna tid hade jag ju inga teoretiska kunskaper om dylikt, men kom ju ihåg en del av vad ingenjören hade gjort och samtidigt berättat för mig, vilket jag talade om för försten. Vi vred lite på en bränslepumpnock här och lade in eller tog bort ett mellanlägg där. Tydligt blev det bra för jag hörde inget mer om detta sedan.

På Trinidad lastade vi fullt för Portland, Maine. Sedan tillbaka till Point Fortin där en ny oljelast togs in för Swansea. Innan vi kom fram dit slängde jag in ”den blå”, sade alltså upp mig, då jag nu ville hem. Då jag skulle lämna frågade chiefen om jag inte ville stanna kvar och mönstra upp till ”kvar”. Vet ej om han skämtade eller ej, men jag insåg ju att jag som 17-åring och med mycket begränsad erfarenhet inte var lämplig för den posten. Men på den tiden tyckte många att det räckte med att man var pålitlig och inte tittade för djupt i flaskan. F.ö. var kanadensaren och f.d. 1:e

motormannen Epp fjärde maskinist nu, men det var kanske tal om att låta honom bli 3:a, kommer i alla fall ihåg Epp som en mycket duktig maskinkille. Jag mönstrade således av den 27 juni 1964, efter exakt 11 månader ombord. Reglerna på den tiden var ju sådana, att stannade man på en ”uteliggare” kortare än 12 månader fick man betala resan för en ersättare. För att få fri hemresa skulle man stå ombord i 18 månader. Så egentligen skulle jag betalat en ersättare, men rederierna höll inte alltför hårt på denna regel, dom hade svårt nog ändå att få tag på folk.

Då jag nu läser igenom de minnen som jag här skrivit ner, finner jag att det mesta är lite dystert och negativt, men detta är vad jag kommer ihåg. Och som nämnts tidigare irriterar det mig lite att jag näst intill inte alls kommer ihåg mina dåvarande skeppskamrater. Kanske någon som läser detta kan hjälpa till att friska upp mitt minne samt bidra med lite gladare episoder som jag är övertygad om att även sådana inträffade. **Fermland** var otvetydigt en jobbig båt, i alla fall i maskin, och det var i mångt och mycket en tuff skola, men där lades i alla fall grunden till min kommande karriär som maskinbefäl i handelsflottan.

Jag ägde inte någon kamera vid denna tid och det var rätt sällsynt att någon ombord gjorde så. De få foton som jag här kan bidra med är köpta av fotografer som kom ombord och sålde. Fotot på **Fermland** i St. Lawrence Seaway är förmodligen köpt i ”slabben” ombord.

#### Mina resor med **m/t Fermland**:

Mönstrat på 27/7 1963. Avg. Hamburg 29/7 - på lätten till:

Santa Cruz de Teneriffe 5-7/8 - lastat, Dakar 10-11/8, Takoradi 14-15/8, Lagos 16-17/8, Port Harcourt 18-19/8 - lossat.

Bonny 19-20/8 - lastat, Finnart 8-10/9 - lossat. På lätten till:

Milazzo 22-23/9 - lastat, Stanlow (Liverpool) 5-11/10, Swansea 12/10, Dublin 13-15/10 - lossat.

Liverpool 16-18/10 - lastat?, Swansea 19/10, Southampton 20-21/10 - lossat?.

Isle of Grain (London) 22-23/10 - lastat, Köpenhamn 25-26/10, Ålborg 27-28/10 - lossat.

passerat Suezkanalen troligen 10/11 - på lätten.

Abadan 17-18/11 - lastat, Madras 27/11-1/12, Chittagong 3-4/12, Budje-Budje (Calcutta) 6-8/12 - lossat?

Bombay 16-24/12 - lastat?, Cochin 26-28/12, Port Okha 31/12-3/1 1964, Kandla 3-4/1 - lossat?.

Abadan 8-9/1 - lastat, Karachi 12-13/1, Cochin 19-21/1, Chittagong 27-28/1 - lossat?

Bombay 6-8/2 - lastat?, Cochin 11-12/2, Port Okha 16-18/2, Kandla 19-23/2 - lossat?.

Mina al Ahmadi 27-28/2 - lastat, pass. Suezkanalen trol. 10/3, Dunkerque 30/3-2/4 - lossat. Möns-trat motorman 1/4.

Amsterdam 4/4-18/5 varv. På lätten till:

Point Fortin 31/5-1/6 - lastat, Portland Me. 8-9/6 - lossat. På lätten till:

Point Fortin 16-17/6 - lastat, Swansea 28/6-mönstrat av 29/6 1964.

Oktober 2009

(Motorelev/motorman) Dan Lorentzon

Lösen, Lyckeby oktober 2009