

Om generatorhaveriet, branden i Antwerpen och svarvaren!



Det här var ju kul, jag har inte haft en endaste tanke på Fermland som Magnus kanske förstod när han ringde mig. Jag var helt ställd om sanningen ska fram. Men nu börjar det ena efter det andra trilla ner.

Beträffande generatorhaveriet den 27 juli 1964 var jag nere i maskin vid den tidpunkten och vet vad som verkligen hände eftersom jag stod mitt uppe i det. Det var en lång process som ledde till att det rasade och anledningen var inte sabotage utan bristande underhåll. Alla i maskin visste att detta skulle kunna och troligen skulle hända - det var bara en tidsfråga när det skulle ske.

Anledningen till det var att det inte fanns någon påmönstrad elektriker som skötte underhållet. Det fanns ingen sån under min tid och hade inte funnits någon på lång tid före min påmönstring, hur länge före vet jag inte. Det sades att man fått dispens att segla utan elektriker eftersom det inte fanns någon att tillgå. Riktigheten i det kan jag inte bedöma, det ligger utanför mina kunskaper i ämnet. Hur som helst så här gick det till enligt mitt minne:

Vi växlade mellan de två hjälpkärror som fanns beroende på vilken vi för tillfället trodde hade bäst chans att fungera. Den som föreföll att vara i bäst skick fick gå mest naturligtvis, men till slut så gav den upp varvid den andra fick träda in i tjänst. Men den var i så dåligt skick att den gav upp efter c:a två dygn. I det läget var det ju bara att slå igen alltihop. Turligt nog var det fint väder och ingen märkbar sjögång. Det pratades en del om bärgning, kostnader och förseningar. Det gick något dygn utan att något meningsfullt hände och vi gick där nere och tittade och funderade hur det skulle bli.

Till slut stod jag och pratade med 4:e maskinisten, en kanadensare som hette J.R. Epp, och talade om för honom att jag hade viss erfarenhet av att arbeta med generatorer. Det ena gav det andra och till slut så fick han och jag klartecken från chiefen att vi skulle få försöka reparera den ena generatoren. Vi satte igång att plocka sönder den under tiden som de andra började ta fram och hissa ner ett reservankare som fanns på mellangretingen i maskinrummet. 4:e maskinisten hade kunskaper om lindningars funktion, så när vi demonterat generatorankaret satte han igång att mäta fältlindningarna och konstaterade snart att (tror jag) det var tre stycken som var defekta. Ingen visste om det fanns några reservlindningar, men efter en hel del letande så hittades dessa och vi kunde slutföra reparationen. Gissa om vi blev glada när vi fick igång generatoren och kunde fasa i den på systemet. Jag gick och småmyste och tyckte att vi gjort en bra insats för att rädda båten och bolaget från en massa extrakostnader och trodde i min enfald att vi skulle få någon sorts tack eller erkännande från rederiet. Jo, jag fick en belöning nästkommande lördag av hökaren med hälsning från chiefen. En platta Three Towns 33cl starköl det vart belöningen för den insatsen!

Ett av minnena som gör sig påmint ibland är kaffekokningen under elstoppet. Jag tillsammans med de andra gick och suktade efter varm mat och kaffe. Det sistnämnda var ju extra svårt att vara utan eftersom det inte gick att ersätta med kallskuret, som för den varma maten.

Satt på akterdäcket i mörkret och tittade på lanternorna på båtarna som passerade i horisonten och funderade om de hade nått varmt kaffe att avstå. Men insåg ju ganska snabbt att jag inte skulle få chansen att prova på deras kaffe. Helt plötsligt, som en blix från klar himmel, kom jag på att det trots allt skulle gå att koka kaffe! Hämtade en kaffepanna i mässen och fyllde med kaffebönor och sen ner i maskinrummet och fyllde i vatten och kokade upp kaffet på ett par minuter. Åter tillmässen och fyllde upp en mugg och njöt i fulla drag! Det tog inte många sekunder förrän några vädrade nykokt kaffe utifrån gången och började knäppa på lysknapparna och trodde vi fått tillbaks strömmen. När de upptäckte att så inte var fallet kastade dom sig över kaffepannan för att få sig en slurk. Sen började stora spekulationer och frågor om var i h-e kaffet kom ifrån. Jag höll klaffen i det längsta och lyssnade roat på snacket. Sen efter ett tag när någon började spekulera i om det var befälen som dolde något för oss, tyckte jag det var dags att tala om att det var jag som fixat det. Ingen kom dock på vad jag gjort, men det var som oftast mycket enkelt. Jag hade helt enkelt kommit på att vi hade en gassvets i svarvarverkstan med fulla tuber, så det var ju en lätt match att koka kaffe bara polletten trillade ner.

Vad gäller branden på styrbordssidan vid varvet i Antwerpen, stod jag och såg hela händelseförloppet. Jag skrek så mycket jag förmådde på varvgubben som stod och kapade plåt på kajen för jag såg ju oljan som flöt mellan fartyget och kajen och insåg faran. Men han hörde ingenting utan fortsatte med sitt jobb. Jag hann inte ta mer än ett par steg förrän jag såg att gnistspruten från hans skärbrännare ändrade riktning och for rakt ner i oljan och branden var ett faktum. Ingen var intresserad av att veta hur det gick till, trots att jag kunde peka ut den skyldige gubben.

Båda historierna har väl av berörda parter anpassats för att kunna få ut ersättning via försäkringarna antar jag. Men det är väl preskriberat sedan länge.

Tittade på bilderna i går kväll igen och konstaterade att jag kände igen båsen. Tycker också att jag känner igen den som står på höger sida om den förmodade motormannen i mitten (tredje bilden från slutet). Jag tror att den killen är en däckare, troligen matros och från Danmark.

Och svarvaren Max Poplaski! Han och jag umgicks mycket så jag fick veta en del om hans liv. Han var från början stridspilot i polska flygvapnet och stred i början av andra världskriget mot tyskarna. Men när Polens fall var ett faktum stack han med planet mot England och lyckades ta sig dit. Hans flykt med flygplanet var sanktionerat från polska militärledningen och bedriften uppmuntrades för att inte planen skulle hamna i tyskarnas händer. Han blev där erbjuden amerikanskt eller engelskt medborgarskap om han snabbutbildade sig på RAF:s plan och stred för dem mot tyskarna. Det accepterade han och flög därefter som engelsk stridspilot (jag kommer inte ihåg hur länge han sa). Men efter det flyttade han till Seattle och bor säkert där fortfarande om han är i livet. Han hade under många år seglat på amerikanska båtar. Han skulle åka hem till Seattle efter avmönstringen och tänkte inte jobba något mer efter hemkomsten berättade han. Han hade någon granntant som skötte hans bostad när han var till sjöss, berättade han bl a och hon började bli så gammal så han vågade inte lita på att hon klarade det så mycket längre. Han var/är en hedersman.

Fermland var min sista båt drar jag mig till minnes efter att tittat på bilderna. Jag och en till var ju de sista som lämnade båten i Antwerpen efter att haverireparationen var avklarad, inklusive den sista efter kajbranden om jag minns rätt. Jag blev tillfrågad att stanna fjorton dagarr extra för att instruera den nya besättningen i maskinrummet och eftersom jag inte hade något särskilt som väntade på mig och jag dessutom fick skapligt betalt, så tog jag det.

Jag var också den som först upptäckte att det blivit en svacka i däcket mellan akter o midskeppet efter att kobryggan gett vika. Skulle fram o hämta något midskepps och passade på att springa mellan brottsjöarna. Plötsligt när jag var ungefär mitt emellan akterbygget och midskeppet, kände jag att jag trampade luft och när jag var framme i lä och kikade akteröver för att se vad som hände,

upptäckte jag att det var en svacka rakt över däcket där jag nyss trampade luft. Så minns jag min sista tripp med Fermland.

Lustigt att Håkan Björklund mönstrade på i Swansea, det gjorde ju jag också så vi borde haft sällskap på flyg och tåg dit och bott på samma kalla hotell. Dessutom är vi ju från samma trakter; jag växte upp på en gård i Möklinta närmare bestämt Väster Bännbäck, c:a tre mil från Avesta.

Skrivet i mitten av oktober (med tillägg i december) 2009
(Motorman) Janne Engström, Västerås
janengstroem@yahoo.se