

Slevens berättelse



Före



Efter

Det är väl så att jag minns lika lite eller mycket som alla andra som seglade ombord under denna tid. Man måste komma ihåg att det ändå är 45 år sedan vi möttes, umgicks och arbetade ihop. Men när jag hör andras berättelser och ser bilderna, börjar fragment av händelser att klarna allt mer.

Jag var fartygsbefälselev, vilket innebar att jag var i manskapsbefattning, arbetade på däck bland jungmän, lättmatrosor och matrosor och gick sjövakt, i mitt fall 8-12. Som befälselev var jag dock rederianställd, liksom befälen. Detta till skillnad mot manskapet som alla var fartygsanställda, vilket innebar att man var anställd så länge man jobbade ombord, men ville man ha semester, eller byta fartyg/arbetsplats, var man tvungen att säga upp sin anställning och söka nytt jobb. Socialt sett var detta inte särskilt bra; tryggheten fanns där inte men, kan man alltid argumentera, friheten kunde också vara värt något och jobbtillfällena fanns i överflöd. Men eleverna hade som sagt en annan anställningsform.

Jag anställdes som befälselev, eller prentiss (från engelskans apprentice) eller slev som man ibland kallades av de som ville vara lustiga, direkt efter realskolan och mitt första fartyg var Svenska Orient Linjens (SOL) *Thuleland* som jag mönstrade på 1962 i Göteborg för en rundresa på Medelhavet. Därefter följde Svenska Amerika Linjens (SAL) *Vibyholm*, som gick på Stora Sjöarna, mellan USA och Kanada, och efter det elevfartyget *Stureholm*, också det SAL och gick på Mexikanska gulfen. Normalt skulle man ha en sjötid på 36 månader innan man kunde söka in på navigationsskolan, men gick man som elev och hade varit på ett elevfartyg, räckte det med 24 sjömånader. Elever skulle pröva de flesta fartygstyper och linjer Broströms hade på den tiden, det kunde vara tankfart, bulkfart, kylfart, olika linjefarter och t o m passagerarfart. Sedermera blev jag sjökapten.

Mitt val efter *Stureholm* föll på bulkfart som Broströms var relativt stora på vid den tiden, men efter att ha mönstrat av *Stureholm* den 14 april 1964, beklagade man sig på personalavdelningen och sa att bulkfartygen inte hade elevkapacitet. Så våren 1964, när jag alltså var knappt 19 år, fick jag besked av personalhandläggaren, han hette Sandberg eller Sandström, att jag dagen efter, den 18 april 1964, skulle bege mig till Amsterdam för att mönstra på tankern *Fermland* som nu låg på varv och reparerades för ett större haveri. Jag fick ett papper i handen med rubriken "To whom it may concern", som jag skulle visa upp om jag kom på villovägar, tog tåget från Göteborg till Amsterdam och en taxi från centralstationen till agentens kontor som jag minns låg vid ett större torg. Det visade sig att de inte var förvarnade om mitt anländande men efter viss uppståndelse blev jag dock skjutsad till varvet och ombord, bara för att konstatera att det var samma förvirring där; "- Vad skall du göra

här? Vi har inte haft en befälselev på alla år. Men var skall du bo? Vi måste ordna en hytt åt dig. J-a personalavdelning som inte kan varsko att vi får en befälselev på halsen”.

Allt löste sig dock på bästa sätt, jag fick en helt OK hytt längst akterut på styrbordsidan och törnade till på däck och träffade alla andra gubbarna. På den tiden var besättningarna riktigt stora, jag har räknat till 45 personer och bland oss fanns det inte mindre än 15 nationer! Många spanjorer och tyskar jobbade i svenska båtar på den tiden, många gånger för det var bättre betalt, och flera svenskar i manskapsbefattningar bodde i Antwerpen och Rotterdam och kunde i praktiken ta jobb under vilken flagg som helst. Uteseglare m a o. Som Taube sjöng, ...”med fransmän och briter och med dem som betalt honom bäst”.

På kvällarna besökte vi Kanadicken, ett schapp på promenadavstånd från varvsgaten. Där blev jag bjuden på citron-genever av mina kompisar och det var en upplevelse kan jag garantera. Barägaren hade också köttbullar minns jag, om än inte svenska så var de ändå fantastiskt goda. Vi låg på varvet NDSM (Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij) ända till den 14 maj då vi avgick till Point Fortin som ligger på Trinidad

Jag hade en bästa kompis ombord, han var jungman och tysk och hette Udo Pauli och vi tänkte i stort sätt lika i åtskilliga fall. Han hjälpte mig också att förbättra min skoltyska. Jag har i mina kommande tjänster rest mycket och då även i Tyskland och många gånger tänkt på honom och velat ta kontakt, men jag hade glömt hans efternamn. Och då är det inte lätt att leta upp en Udo. Men nu, efter jag funnit skeppsrullan och därmed hittat hans (och alla andras!) namn och födelsedatum, har vi fått kontakt. Det visade sig att han har varit lastbilschaufför och kört mycket på Sverige och det roliga är att han också många gånger funderat på att söka upp mig. Han är idag gift med en 41-åring och har två små barn. Inte dåligt när man är 67 bast. Det är så man blir avundsjuk...

Minns också klart den då 15-åriga sammen som mönstrade hökarhalva i Amsterdam. Han heter Nils-Ture Nilsson och *Fermland* var hans första båt. Det måste vara stort att komma från fjällvidderna till ett tankfartyg i Amsterdam! Han har idag tyvärr råkat ut för en stroke, men det är som väl är inget som hindrar honom från att minnas och berätta. Han hade kamera med sig och det var det nästan ingen, förutom mig själv, som hade. Tack vare honom har vi bilder till hjälp att få minnet att komma igång. Jag minns också att jag gjorde honom litet ledsen, när jag berättade sanningen att han hade skrivit på för avmönstring endast i svensk hamn, vilket enligt avtalet innebar att han var tvungen att stanna ombord i minst två år, innan han kunde räkna med att få komma hem igen. Jag gav honom rådet att tala med kapten om det, vilket han gjorde med resultat att jag idag läser skepparens anteckning i sjömansrullan att han har sju dagars uppsägning och får mönstra av även i utländsk hamn. Då svängdes hans ansikte till ett leende igen. Kul!

Bara jag skriver kommer minnena tillbaka. Precis så är det!

- Vi hade en timmerman som var periodare och som under sina dryckestider länsade våra hytter på allt vad alkohol heter; öl, brännvin och inte minst rakvatten. Han sprang naken i gångarna och gormade. Inte så trevligt.
- Och en norrman till pumpman som hette Skjölsvoll och som under lossningen jobbade dygnet runt. Gick han på piller?
- Jag hade 8-12-vakten tillsammans med en matroskollega (mest troligen var det Nyblom) och tredjestyrman, en dansk liten köttbulle som hette Edvan Elenius Jensen och kom från Venø

(Struer) i Danmark och var född 1932. Dessvärre är han nu avliden. Han berättade att han på sin förra båt hade fallit överbord mitt på oceanen, men turligt nog blivit räddad. Tja, hur skulle han i annat fall kunnat berätta sådant? Inför våra skeppare, först Viibus och senare Rosimannus hade han en otrolig respekt och vågade aldrig sätta sig ned och vila fötterna under sjövakterna ifall han skulle dyka upp.

- Skepparen, Rudolf Rosimannus, var vitrysk arméofficer som i roddbåt flytt till Sverige när ryssen kom under andra världskriget. En sträng kapten tyckte väl alla, men kanske var det snarare så att han ville behålla respekten och inte onödigtvis fraternisera med övriga. Han hade en trädgårdsstol på bryggan som timmerman hade fått bygga en ställning till så den kom upp en bit, och han kunde se horisonten genom bryggfönsterna. Banne den styrman som satte sig i den! Om det ändå skedde innebar det biljett hem i nästa hamn.
- Den skepparen som var ombord när jag kom dit i mitten av april, var Arnold Viibus, också han en vitryss som flytt från kriget och kommunismens elände. Men han var inte särskilt sympatisk.
- Efter att *Fermland* sålts i början av januari 1965 och alla mönstrat av, läste jag i bladet att två av våra antwerpenseglare, motorman Hans Palm (från Stockholm och född 1941) och matros Bertil Westerberg (från Luleå och född 1939), hade omkommit på en koloxidförgiftning på ett pensionat i just Antwerpen. Detta hade inträffat den 7 januari, bara några dagar efter avmönstringen. Oerhört trist.
- Den svenske båsen hade seglat i amerikanska fartyg och bröt förfärligt med tjocka R och L. Men vi listade snart ut att han bara ville imponera. Han blev inte så gammal i båten.
- Hökaren hette Gert Bengtsson och var från Åryd och var född 1933 (läser jag ur rullan). Han sålde öl, tandkräm och godis varje lördag eftermiddag från sitt schapp som låg bakom en ståldörr på promenaddäck på styrbordsidan i akterbygget.
- När vi kom till Swansea i juni månad, mönstrade ett gäng av och ett nytt kom ombord. Vi låg och lossade och sjövakterna gick. Men ingen kom och löste av mig klockan 24 som någon borde, för de flesta var iland och festade, både de nya och de gamla. Jag var förbannad på att kompisar kunde bära sig åt på det viset, för jag ville ju också koppla av från båten. Jag krävde 100% övertid av andrestyrman för att fortsätta en vakt till, men det han gick inte med på. Nu, 45 år senare, ler jag gott åt minnet, men det finns någon därute som borde känna sig skyldig.
- På Greenock redd den 8 augusti, som vi anlände till efter ha varit i Bonny River och lastat, en underbart fin sommarkväll, minns jag att jag hade tagit med mig transistorradion och upp på poopen och lyssnade f f g på Herman's Hermits som spelade "I'm Into Something Good". En annan låt jag minns från den kvällen var "Tobacco Road" med The Animals. Tänka sig att man minns sådant. Måste vara avdelningen för onödigt vetande...

Efter *Fermland* blev det för min del Tirfings bulkbåt *Nordland*, Ostasiatarna *Nicobar* och *Mangalore* och sedan kom jag in på sjöbefälsskolan hösten 1966. Efter att han varit tredjestyrman på *Vingaland* och gamla *Tamara*, flyttade jag över till Transatlantic, och var länge på *Nimbus* och därefter ett par år i deras feeder-oro *Scandic*, där jag stannade till 1974. Sedan blev det färjor, färjor och åter färjor för nästan hela slanten. 1982 blev jag erbjuden en tjänst iland på Stenas juridiska avdelning som behövde en sjökaptan med erfarenheter och där blev jag till 1989. Efter Stena fick jag ett uppdrag att starta det som idag är Bohus Line, ett passagerarrederi med specialitet på kryssningar i Göteborgs skärgård. 1991 anställdes jag som projektledare och senare VD för det multinationella Sea Containers Ltd. skandinaviska bolag och

1993 startade jag SeaCat, snabbfärjelinjen mellan Göteborg och Frederikshavn och körde (nästan) skjortan av Stena Line. Sedan var jag konsult för Danska Statsbanornas färjerederi och med uppdrag att bli dra igång snabbfärjelinjen mellan Århus och Kalundborg. Även i Östersjön umgicks man med planer på snabba färjor och jag började som konsult och blev sedan VD för rederiet Jetson Coast Link, som skulle ta över när Silja Line kastat in handduken på linjen Sundsvall-Vasa. Som egen konsult och företagare har jag varit inblandad i många spännande projekt och alla lika roliga. Den sista anställningen jag hade var som chef för det anrika Sjöfartsmuseet i Göteborg. Om den företeelsen kan man säga mycket – men förändringar ville man inte ha så jag lämnade efter en tid. Jag har ett par uppdrag kvar; jag är ordförande för den numer 126-åriga Göteborgs Fartygs-Befälhavare Föreningen, GFBF, samt ordförande för Nautical Institute Scandinavian Initiative. Den senare finns i 70 länder på vår jord och är till för att öka professionalismen inom befälhavaryrket.

Numer plockar jag ut pensionen trots att 65-årsdagen är en bit bort och jag har det väldigt bra, dvs jag mår som jag förtjänar. Som pensionär har jag kommit till insikt om att arbete är överreklamerat!

September 2009

Magnus Brännberg

Fartygsbefälselev på Fermland 19 april-14 oktober 1964