

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Från originalmanuskriptet till en artikelserie av John Svensson
införd i Karlshamns Allehanda omkring 1960.

Jag är född vid havet.....	2
När och var?	3
Yrkesval.	4
Och så vidare.....	5
Hemma igen som befaren sjöman.	8
Till "S.J."	10
Tågfärjan "Drottning Victoria".....	11
All vår början bliver -----.....	12
Valutasvin.	17
Ishavsfärder.	18
Befordran.	21
Skeppskamrater.	22
Människor jag mött.....	23
Sällskapsresor.	26
Sjösjuka.	28
När livet är som bäst.	30
Hårda resor.	31
Räddning av skeppsbrutna.	33
Långt ifrån riskfritt.	34
Sjöfolk.	35
Ett Fel. --- På gott och ont.	36
Avslutning.	37
Tågfärjan "Drottning Victoria".....	38

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Jag är född vid havet.

Vid dess strand har jag lekt min barndoms lekar och drömt min ungdoms drömmar, tjusats av små glittrande vågor och lyssnat till deras melodiska skvalp mot en leende skärgårds ständer, eller deras behagliga kluckande mot båtens tunna bordläggning.

Havet - detta skiftande element - som kan visa så många olika sidor, så många motsatta egenskaper, lugna, tjusiga, nyckfulla, vilda, växlande med vinden, än "pålands", än "frånlands", stundom lockande och stundom hotfullt, men aldrig enformigt. Tvärtom. Det gav ynglingen rika möjligheter och tillfällen till träning till de mest intressanta eller våghalsiga äventyr vid långgrunda eller bråddjupa stränder, bland holmar, kobbar och skär, med eller utan farkost. Hade man en sådan var ju lyckan fullständig, för den ensamme eller för ett gäng. Då roddes, vrickades och seglades det i parti och minut och det fanns väl inte många stenar eller undervattensskär i hela omgivningen, som inte fingo påhälsning eller skavsår av unga, djärva vikingar, stadda på bragdrika färder.

Man ställde väl stundom även till ofog, lekte med faran, försökte kantra på olika sätt, drumlade i med eller utan kläder och prövade på många sätt ängsliga föräldrars tålmod, samt lagrade på mängder av förmaningar, bannor och stryk, men överlevde och levde vidare i växande kärlek till havet, till båtar, fartyg och farkoster av alla slag, och med beundran eller kritik av de olika flytetygens former, skönhet och duglighet, deras tackling och manövrering.

Men även med stigande intresse för skärgårdens natur, geologiska egendomligheter, fornminnen, sjunkna gamla fartygsrester, krångliga farleder, grynnor och blindskär.

Det var för gossen en skola där han själv var både lärare och elev, en skola, på samma gång rolig och farlig, just en sådan som en pojke gillar. Det gav en undervisning som bet sig fast och som, trots våghalsiga och ofta dumdristiga experiment, eller kanske just på grund därav, blev en fostran för livet och som skapade och närde denna efterhängsna kärlek till båtar och båtliv.

Ja, så började min bekantskap, med sjömanslivets ljusa, mångbesjungna poesi, i högstämnd och klingande dur.

Att denna sedermera ofta går över i dyster moll är en annan historia, som för min del dock aldrig skall skymma minnet av barndomstidens förtjusande upptakt.

Barndomstid – Sagotid

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

När och var?

Vi skriva år 1895.

Just där Hanöbukts nordvästra spets sticker som längst upp i det blekingska landskapets kustremsa, där det smala Björkenäset mjukt övergår till Pukaviks goda naturhamn, lätt tillgänglig och skyddad av en gördel av större och mindre holmar, bland ett myller av sund och vikar å ena sidan fastlandet å andra, med kronans breda kustlandsväg i en mjuk båge ett par hundra meter från stranden.

Här möttes skogs- och slättbygd med havets färdevägar vid en strategiskt viktig punkt. Här sammanstrålade förbindelserna och här rådde livliga affärer med virke, ved, bark och lantmannaprodukter. Här lagrades gatsten i väldiga staplar, och här lastades sommaren lång, ett otal fartyg av svensk, dansk, tysk, holländsk och norsk nationalitet, med dessa produkter, f. v. b. till främmande länder och hamnar.

Här fanns präktiga skeppsvarv, vars alster av större (*oläslig rad i manuskriptet*) i både Öster- och Nordsjöfart. Fartyg kom och gick. Dagligen, sommaren lång. Lotsarnas rödmärkta segel och tullbåtens smäckra silhuett kilade om varandra ut och in mellan de på svaj tätt liggande fartygen, skonare, galeaser, slupar, jakter, tjalkar, koffar och pråmar. Gissa om det var roligt att både studera och att kritisera ankring, segelsättning och annan manöver. Man växte tillsammans med yrket redan i barnaåren. Men man såg det bara från solsidan.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Yrkesval.

Med ljusa hägringar i den unge gossens fantasi, med den i hans tycke stora sakkunskap som förvärvats genom att i sommarens lekar hänge sig åt sjömanslivet vid stränder och vikar, genom att både med och utan lov, äntra till våders i första tillgängliga rigg, var det ju tämligen klart att man skulle bli sjöman. Fattas bara. – Men, det fanns ett men – och det var föräldrarnas vilja. De voro nämligen inte alldeles lika begeistrade för sjö och sjömansliv som jag själv. Eller så erfarna.

Nu var det så att en farbror till mig ägde Pukaviks skeppsvarv och man kunde ju tänka sig att även skeppsbyggeri kunde vara v ärt att lära och ägna sig åt. Det var ju i alla fall att få syssla med fartyg och det är alltid bra att kunna ett yrke, och ett aktat yrke tillika, påstods det. Ville man sedan en gång ge sig ut på sjön, så kunde man väl gå ut som skeppstimmerman och bli ett slags underofficerare ombord i en stor långtradare eller, i värsta fall, i en ångbåt.

Så ljödo tonerna från Far och Mor och även – från befaret sjöfolk. "Sjön ger en sur brödbit" hette det. "Sur"? Det gick inte ihop med min tankegång, fastmer salt. Tänk att kunna komma hem efter en långresa och malligt kunna säga att man spottat i salt vatten. Det vore stolta ord. Och så fått segla. Kryssa med de ståtliga fartygen så att lä reling sölade i marvatten och alla dukar drog. Och att få se och känna mäktiga brottsjöars salta stänk. "När jag var barn" hördes det mumlas.

Emellertid var det ännu en sak satt ta hänsyn till. För att bli en riktig sjöman, som kunde hävda sig i yrket, borde man vara grov och stark, äga goda kroppskrafter och en stark mage.

Detsamma fordrades förstås även på varvet, om man skulle orka med det tunga arbetet och bli ansedd i kamratgång och arbetsprestation. Men stor och stark var jag inte. Tvärtom. Fast det skulle väl ordna sig. Kom man bara ut, så blev man väl snart stor och stark.

Emellertid blev det en kompromiss på så sätt att jag kom till en handelsfirma året efter konfirmationen och fick där hjälpa till med både lätta och tunga sysslor, fick bl. a. "ta emot" ved, som firman köpte av skogsägare flera mil omkring, och placera den på lastningsplatsen, samt kontrollera mått och uppsättning, utskeppning och lastning. Det var alltså ingen obetydlig uppgift som anförtroddes 15-åringen och det fordrades både ordningssinne och "kom-i-håg" för att klara den. Men något "yrke" var det i mitt tycke inte, och inte någon "framtid".

Så gick ett år.

Men när vårsolen började skina igen hade jag avtalat med en aktad pukaviksskeppare att få mönstra som kock på hans ägandes fartyg, en liten vacker skonert "Axel", som gick på fast vedtrade, Pukavik – Köpenhamn, i högst privat fraktfart. Fyra resor avverkades för sommaren och sedan blev det uppläggning. Det var alltså rena nöjesfarten, men man var ju i alla fall sjöman. – En lite sjöman – och en ännu mindre kock.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Och så vidare.

Det led mot höst. "Axel" gick i vinterläger och den lille sjömannen blev arbetslös. Nu måste man väl gå till farbror och höra sig för och det lyckades. Betalningen blev 50 öre om dagen och den som var elev den tiden fick säkerligen göra skäl för sin daglön. Att bara dra den stora slipstenen en halvtimme i sträck var inte något ledigt jobb, åtminstone inte för någon som mig. Man orkade ju inte så mycket och nog var det skönt när kvällen, i synnerhet lördagskvällen, kom, och det behövdes varken hand- eller fotbollsträning för att hålla kroppen i form.

Inte hade man heller stort besvär med kapitalöverskottet när mor på lördagskvällen fått betalt för maten.

Men det hette ju att man lärde. Sex hårda år – inalles – tillbringades på Pukaviks skeppsvarv, där inte den minsta hjälpmaskin fanns, utan allt skulle skötas manuellt med yxa, såg och hyvel. Kransåg, stocksåg och handsåg. Huggyxa, bila och skarvyxa. Oxhyvel, fogbank och putshyvel. Samtliga dessa verktyg fordra både kraft och en smula förstånd i skötseln om resultatet skall bli tillfredsställande.

Ja, visst lärde man. Lärde att behugga och bila dessa grova, hårda ekstockar i otaligt formade varianter, lärde att slå ut och färdigställa ett rundhult, att slå ut en ritning och att slutligen fästa ihop en fartygskropp, med dess tusentals olika detaljer, sammansättningar och hållfasthetsbestämmelser, lärde sig att bygga ett fartyg.

Men nu har jag kört i förväg.

I början av detta sekel byggdes en vacker tremastskonare "Amalia" på ca 150 reg.tons. Då denna skuta blev färdig, kunde jag inte motstå lusten att följa med och mönstrade som jungman. Mitt första sjömansarbete på "Amalia" minns jag särskilt. Skutan var ju ny, allting nytt, osmört, oprövat, trögt och arbetsamt. När master och stänger voro på plats, riggen halvfärdig och vanten nödortfittigt satta, hade man inte fått toppknapparna färdiga. Dessa kom alltså efteråt och den nya jungmannen skulle sätta fast dem och skära i flagglinorna. Det var ju inte så konstigt, men svårigheten härvidlag bestod i att kaltopparna inte voro bearbetade eller tillpassade för att knapparna skulle kunna sättas på plats. Kaltopparna måste därför tillspetsas, en avsats skäras runt topparna så att knapparna passade och kunde skrivas fast och så att de inte kommo snett eller att det blev risk för att de skulle spricka. De fingo inte heller sitta för lösa. Jag fick tillräckligt med instruktioner av styrman innan jag gav mig upp, försedd med knapp, slidkniv, träklubba, hammare, skruvmejsel och skruvar samt tampen av flagglinan. Det var den mest högstående arbetsplats jag dittills haft i livet. Man kunde ju inte beklaga sig över att det var trångt om utrymmet, men arbetet föreföll mig inte bekvämt och det var en synnerligen trött jungman som lyckligt kom ner igen, efter att ha fäst den första knappen ordentligt. Det blev också att vila medan man hann skifta båtsmansstolen till stormasten och så upp igen med knapp nr 2, och med löfte om att bli fri resten av dagen, när alla knapparna voro fast. Jag önskade innerligt att det inte måtte finnas för många granknaggar på de båda andra topparna, ty då blev det inte plats till alla blodblåsor på händer och skenben. Knapparna blevo fastsatta för kl. 8 på kvällen och den natten sov jag ovaggad.

Det blev en stormig sommar, rik på omväxlingar av hårt arbete, svält och sjösjuka, den vidrigaste av alla sjukdomar.

Och det fanns inte mycket av den i barnaåren upplevda sjömanslivets poesi, som ju bortfinnas inom relingarna på ett så nytt och vackert fartyg. Men alldeles utan äventyr gick inte tiden. Vi gjorde hela tre resor Finland – Danmark. Den ena resan kryssade vi 17 dygn i sydvästlig storm på nedresan och 10 dygn i nordostlig på uppresan. En resa hade vi tjocka från hamn till hamn och muddrade flera rännor i Fehmarns sandbankar, men kom flott igen och klarade fartyg och last, men med nöd och näppe. Efter infrysning och uppläggning i en

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Dansk hamn, återbördades jag till hembygden och varvet vid jultiden, några blygsamma erfarenheter rikare.

Så gick tiden utan större förändringar i vare sig arbets- eller levnadssätt. Jag lärde fortfarande, fick vara med om flera fartygsbyggen och sjösättningar och vid en stapel-avlöpning var jag nära att få sätta livet till. Det var när skonerten "Enigheten" sjösattes. I Pukavik gick alla fartyg i sjön med förstaven före, i motsats till på andra ställen, där man vanligen knuffar dem i vattnet baklänges. Jag stod akter och skulle hissa flaggan när skutan tog vatten. Då farvattnet var smalt, brukade vi ha en tross fästad i land tvärs ut från styrbords bog instucken i klyset och så svänga fartyget när trossen sträcktes upp. Befälhavaren tyckte emellertid att det var onödigt arbete att mana trossen genom klyset, utan bestämde att den skulle ligga i ett kip på svinryggen, med påföljd att när förskeppet damp i vattnet, hoppade trossen av kipet och hasade med väldig fart akter över. Jag hade ingen möjlighet att undkomma, men just som den skulle skära av mig på mitten, tog skutan land tvärs över viken. Änglavakt.

Vid ett annat tillfälle kunde det också gått illa om denna vakt hade strejkat. Vi hade byggt en 17' Blekings-eka, som skulle levereras till en av Flottans officerare i Karlskrona. Jag och en annan yngling fingo till vår förtjusning uppdraget att segla dit den.

Vi lånade några gamla båtsegel som provisoriskt riggades upp och gav oss iväg en dag i slutet av november. Vädret var ostadigt och efter ett uppehåll i Karlshamn friskade vinden i. Komna tvärs Ronneby hade vi full storm med hög sjö på låringen och det började skymma. Vattenståndet sjönk och allt flera undervattensskär stucko upp nosen över vattnet, så att vi vågade inte söka på land väster om Gökalv, men då vi passerat udden hade vi knappast annat val, ty att hålla till sjöss med vår bräckliga rigg hade nog varit ändå farligare. Vi styrde alltså rakt in bland brotten och vågade knappast tala med varandra, förrän vi lyckligt landat i Köpe lilla präktiga båthamn, där en samling oroliga fiskare tog emot oss med öppen famn. Inte en grundkänning hade vi haft. "Herren är de dårars förmyndare", sade fiskarfolket. Dagen efter lotsade de oss ut och vi fullgjorde vårt uppdrag med den äran. Två stolta ynglingar kunde på kvällen anmäla sin återkomst till Pukavik.

Och så vidare.

Livet på det lilla varvet var ju tämligen enahanda.

Somrarna varma, vintrarna kalla, arbetet tungt och slitsamt, liten daglön, nöjena få. Utlärd var man förstås inte. Det blev man inte heller, enligt byggmästarens utsago förrän man gjort så många fel att man inte kunde göra flera, så det var ju tämligen långt dit. Så pass kunnig trodde man sig dock vara att man kunde försvara sin plats på en ångbåt. Jag satte mig därför i förbindelse med ett förhyrningskontor i Hälsingborg och en vacker aprilnatt kom jag ombord i ångaren "El-Dorado", som ankrat på Disken. Ett nytt liv började. Kollast till Stockholm. Trä från Norrland till Antwerpen.

"El-Dorado". Du gamla båt med det vackra namnet, som skall betyda Paradiset. Något paradiset är väl inte en koltramp. Men jag får säga att man trivdes. En präktig kapten, som för övrigt var utlärd skeppstimmerman, förstående och kamratlig, bra befäl i övrigt och gott kamratskap i hela båten. Det blev bara Nord- och Östersjöfart, England, Skottland, Tyskland, Frankrike och Ryssland besöktes. Trälaster på utresan, kol på hemresan. Bra mat. Kocken var en lärd herre, som råkat komma på sned i livet, men här skötte han sig bra. Han hade en mycket vacker handstil och han skrev den ståtligaste namnteckning jag någonsin skådat. Det gick, som sagt, att trivas i den gamla, smutsiga båten, där kamratandan var god och där alla på visst sätt respekterade varandra. Jag hade det gemytligt i mitt lilla schapp, där kapten ofta var en intresserad besökare.

Men det var en sak jag inte trivdes med. Det var de många sjöförklaringarna, eller vittnesmålen angående lasten.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Första gången jag var med om detta var i Antwerpen, där andre styrman och jag blevo hämtade i droska och skjutsade till Börsen, där vi skulle svära på lasten, som det hette. Det var ju storartat att få komma med på Börsen bland alla stora och fina affärsmän. Men när vi ställdes inför de stränga, svartklädda domarna och skulle beediga skeppsdagbokens många uppgifter, var det inte alls varken storartat eller roligt. Inte för att jag tror att man ville locka oss att göra orätt, men det är verkligen svårt att i en hast och oförberedd kunna erinra sig de olika detaljer beträffande överspolning, skador å lasten som storm och sjö åstadkommit mm och man hade svårt att följa med i dagbokens - i mitt tycke ofta egendomliga framställnings-sätt. Jag hade därför ingen önskan att vidare vara med om dessa tjänsteresor, men då jag sedan ofta blev beordrad därtill, försökte jag, så gott jag kunde, hålla mig å jour med dag-bokens uppgifter, innan jag var villig medverka.

Året gick. I skytteltrafik med trä och kol. Min lilla dagbok från "El-Dorado" har många trevliga episoder att förtälja. Men inga olyckor. Visserligen satt jag båten på grund några gånger i de trånga kanalerna i Holland och Belgien, men både kaptenen och lotsen tog det med gemyt och skyllde på ström och svag styrkkraft. Det var inte heller så gott att agera rorgångare i dessa farvatten, och vi satt inte värre fast än att vi kunde lirka oss loss igen.

I Burnt Island var jag förstas ute för ett par otrevliga händelser. Vi voro ett litet gäng som gett oss ut att plocka snäckor på ebben. Det sköljdes ofta in stora granna snäckor med "floden" och när ebben sakta dalade ut, blevo snäckorna kvar på bankarna. Ortsbefolkningen var alltid på sin vakt mot flodvattnet, som kunde komma ganska hastigt och gjorde fort djupa sjöar mellan bankarna. Vi tänkte väl på floden med så länge vi gick torrskodda därute var det väl ingen fara. Med vi saknade erfarenhet och voro snart omringade av vatten, som steg med fart. Det blev att springa för livet och likväl plumsa i, innan vi voro lyckligt bärgade.

Ett par dagar efter missade jag skåran till en skärbalk i luckkarmen, med påföljd att skär-balken gled av hisswiren och rutschade mot bröstet, varvid ett par revben antagligen knäcktes och jag måste ligga för fåfot några dagar innan jag återfick rörelseförmågan.

Det kunde gått värre.

Julafton mönstrade vi av. Båten lade upp för att klassa.

På kvällen var jag åter välbehållen i hemmet.

Ett nytt kapitel var skrivet.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Hemma igen som befaren sjöman.

Det var brått på varvet och jag övertalades att stanna hemma över våren då ett nytt fartyg skulle vara leveransklart. Det blev alltså åter några månader hemma, men när sommaren kom blev det tillfälligt stopp på varvet och jag blev - för första och sista gången i mitt liv – arbetslös. Det var kanske en smula äventyrlust som gjorde att färden ställdes till Öland, till ett större fabriksbygge, för omväxlings skull. På grund av en liten smula kunskap i tyska, kom jag där tillsammans med en tysk ingenjör, som satte upp maskiner och behövde en träarbetare till lagerbockar o.d.

Efter ett halvår blev fabriken färdig och på hemvägen stannade jag i Karlshamn, där bl.a. en liten snygg bark, "Talisman" reparerades. Det var den renaste och prydligaste segelskuta jag sett, och såväl kajut- som skansutrymmen voro skinande renskurade och blanka. Där fanns arbete för några månader och vi krängde och kölhalade "Talisman", men de var inte på långt när så ren och snygg när vi slutat, som den var när vi började.

I Karlshamn stannade jag till storstrejken satte stopp och sen jobbade jag lite på egen hand en tid. 1910 reste jag till Landskrona, till Gustafssons varv, men vistelsen där blev inte lång. Malmöbåten O.H. Wiens, en relativt ny båt på ca 4000 ton kom dit med kollast och tog mig med vid avresan. O.H. Wiens gick även på koltraden och lossade oftast hemstaden. Där fick jag se en uppenbarelse som jag inte kunde ta ögonen ifrån.

Det var den nya vackra Trelleborgsfärjan, som låg tillfälligt upplagd. Vilken förtjusande syn för ett sjömansöga.

Det var omöjligt att stilla nyfikenheten förrän jag lyckats komma ombord. Av ren händelse träffade jag förste styrman som frågade om jag möjligen sökte arbete.

Att besöket skulle arta sig på det sättet, hade jag inte vågat tänka mig, när jag trots "Tillträde förbjudet" travade ombord av pur nyfikenhet. Styrmans vänliga tilltal gjorde mig därför nästan förbryllad och då han sade att det händelsevis fanns en matrosplats ledig, visste jag knappast vad jag skulle svara. Jag talade om att jag hade plats på O.H.Wiens som timmerman, att jag bara gått ombord för att se den stora vagnhallen och att det troligen skulle bli svårt att skaffa en annan man i mitt ställe. Emellertid kom vi överens om att jag skulle tala med befälhavaren på "Wiens" om möjligheten att mönstra av och i så fall kunde jag få börja omedelbart.

Det blev ilmarsch tillbaka och jag hade turen att träffa min chef och få framföra mitt ärende. Ja, kunde jag skaffa en godtagbar ersättare, så fick jag mönstra av.

Det lyckades att hitta två stycken t.o.m. Men nix.

När vi kommo ombord igen hade kapten ångrat sitt löfte och så var det med den saken.

Det blev ett mindre angenämt replikskifte, för det enda, ty sedan vi bara kom ut från Malmö var kaptenen synnerligen vänlig mot mig och lovade mycket om jag slutade med att tänka på färjan. Jag skulle i stället kunna få en framtidsplats i hans rederi o.s.v. Ja det vore orätt att klaga på den platsen. Den var relativt självständig. Dagman. Inga vakter. Alla söndagar fria. Bra folk ombord.

Men det blev ett par otrevliga äventyr sista resan. Vid infarten till Amsterdam seglade vi på en rislastad tjalk, som gick tvärt av på mitten och sjönk. Som vanligt på dessa fartyg var hela familjen ombord och vi voro ängsliga för att de inte skulle hinna få tag i småbarnen, men alla torde dess bättre ha klarat sig.

Väl inkomna i hamn hände olycka nr 2.

Elden kom lös, antagligen genom oförsiktighet med talgkandels och innan flodsprutan hann komma – det var f.ö. de sävligaste brandmän jag någonsin sett – hade elden angripit trä-

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

lasten. Det tog ett par timmar innan all fara var över och hade olyckan hänt till sjöss, så hade vi förvisso varit tillspillogivna.

Åter en sjöförklaring.

Hemresa via England. Uppläggnig för klassning i Malmö. Avmönstring. Efter avmönstringen skulle jag resa ut till kaptenens hem och sätta julgranen på fot, det var julaftons förmiddag, och jag får säga att det enkla arbetet höll på att bli mig övermäktigt. Foten var samtidigt vattenbehållare och hade tre ben, som med sina övre ändar bankades in i granstammen. Fästet var ju enkelt nog, men det var nästan en teknisk omöjlighet att få granen att stå rätt. Ja, ett kinkigare arbete hade jag aldrig haft och när jag önskade familjen God jul, var jag både smutsig och trött.

Så bar det iväg ombord med snälltågsfart. Därpå till tåget i sista minuten och det var inte utan saknas jag skildes från såväl båten som den trevliga villan med de rara barnen, som så ofta varit mitt sällskap de gånger jag vistats där för något arbete.

Åter hann jag hem på julafton.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Till "S.J."

Så gick de första juldagarna. På varvet fanns nog arbete, men den där vackra färjan ville inte släppa tankarna. Man nästan ryste av välbehag, när man tänkte på det ståtliga fartyget, vackert utvändigt och kanske ännu vackrare invändigt. På vinst och förlust skrev jag en ansökan till Distriktschefen i Malmö och fick omgående svar att någon timmermansplats fanns f.n. inte ledig på färjorna, men om jag ville ta anställning som matros, så kunde jag komma med detsamma, förutsatt att mina papper, färgsinnes- och läkarintyg voro i ordning.

Ja, det tålde ju att tänka på. De långa, tunga läroåren på varven voro ju i så fall bortkastade. Hyran blev till att börja med, 10 kr mindre i månaden än den varit på ångbåtarna, nattvakter och obestämd arbetstid, bostad i skansen och nödvändigheten att hyra bostad iland, mm voro ju allvarliga poster på debetsidan. Men – tjänsten var statlig. Man anställdes för livstiden och hade dock möjlighet att sluta när som helst, om man inte trivdes. Resorna var korta, endast 4 timmar i sjön, varje 5:te dag fri och 6 veckors uppläggning, efter lika lång seglats. Dessutom vissa fördelar som järnvägsman, med fria tågresor. Men -. Det var ju i alla fall att avancera baklänges och vankelmodet låg på lur.

Efter en sömnlös natt besegrades det emellertid och den 15 januari 1911 var jag antagen som tillfällig matros å tåg färjan "Drottning Victoria" i Trelleborg, och installerad i skansen, bland halvt annat dussin mer eller mindre garvade och rutinerade veteraner på "linjen" Trelleborg – Sassnitz.

Jag hade alltså fått rättighet att trampa färjans vita däck och kunna kalla det vackra fartyget "mitt".

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Tågfärjan "Drottning Victoria".

Denna färja är byggd i Newcastle on Tyne i England 1908 – 09. Den hade byggnadsnummer 802 och var varvets dittills vackraste skapelse, ytterst omsorgsfullt och starkt byggd, välformad och sjöduglig, vad skrivet beträffar, och med praktisk och elegant inredning, ett verkligt mönster, enligt dåtidens smak och begrepp. Fartygets egenartade uppgift, dess "rörliga" last, som helt skulle vara placerad över vattenlinjen, fordrade ju också ett särdeles stabilt och sjödugligt skrov, som kunde klara stormarna och hålla tiderna.

Dess konstruktör, ingenjör Höök, var en herre som kunde sin konst och som hade förmågan att förena det vackra med det dugliga och de ändringar av färjans exteriör, som på senare tid ha gjorts, ha knappast ökat dess skönhet, eller det rena linjespel, som de ursprungliga ritningarna framhäver.

I övrigt har den stackars "Drottningen" under sin 50-åriga tillvaro haft både glans- och förnedringsperioder. Sin egentliga glanstid hade hon väl i ungdomsåren, eller tiden före 25-årsjubileet, och sin förnedring kände hon väl hårdast under sista kriget, så men handskades synnerligen hårdhänt med Nordens vackraste fartyg och förvandlade henne till en svartgrå, ruskig hjälpkryssare, sedan hon berövats både yttre och inre skönhet.

Men nu tillbaka till 1911.

På detta fartyg skulle jag få lov att vistas, få arbeta där och beträda dess fina däck och salonger, få styra 'henne' med modern telemotor och få känna samhörighet med hennes besättning.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

All vår början bliver -----

Det kunde vara mycket att berätta om den första tiden ombord, om svårigheten eller kanske rättare möjligheten att anpassa sig för den nya tjänsten, om arbetets art, om detaljer som inte fick glömmas, om "kuggens" art och plats att på rätt och lätt sätt gripa in i det ganska komplicerade maskineriet, som fungerar genom ett vältrimmat samarbete. Genom hjälpsamma och trevliga kamrater, som gjorde att man fort nog smälte samman till ett slags kollektiv och på visst sätt kanske påverkades så att man, åtminstone delvis, miste sin egenart och därför i någon mån förlorade sitt eget stora "JAG" och blev en liten vanlig kugge, som måste bekväma sig till att ånyo lära ett nytt yrke, vilket tillika var både tyngre och lättare än det man varit van vid. Tyngre med exempelvis vagnssurrning, som fordrade brådskande rutin, och lättare med avseende på utkik, styrning, landgångs- och spärrvakt, biljettkontroll mm under trafikperioderna. Under uppläggningsstid fanns alltid arbete i mitt yrke, som f.ö. kom att omfatta en oanad massa "bisysslor" som fordrade att man fick fuska i en del andra yrken, såsom möbelsnickarens, polerarens, tapetserarens och inte minst, låssmedens. När jag säger att det på "Drottning Victoria" ursprungligen fanns 543 st dörrar, vars låsar och gångjärn helst skulle fungera i alla väder och trots ofta onormal slitning, ett tjugotal toaletter, vars inredning alltid skulle vara i prydligt skick, hytter, salonger, matsalar och korridorer. Tänker man även på att alla elledningar voro väl dolda bakom panel och listvirke, så förstår man kanske att arbete inte saknades, arbete som fordrade en smula händighet. Väl var jag tafatt många gånger, antingen det gällde en läcka som var svår att finna, eller när det gällde sättet att ta loss en panel, som kunde tyckas omöjlig att komma tillrätta med. Men min förman timmermannen ombord, var något av en tusenkonstnär, som tycktes kunna allting. Han hade större erfarenhet än jag och jag fick lära mycket av honom.

Ja, de sex veckorna färjan låg upplagd gingo nog allra fortast. Då fick man arbeta normal tid, och även om det var bråttom ibland, så var det behagligare att få sova på natten och bo och äta hemma, vara fri från lördag middag till måndag morgon. Men även seglationstiden gick. Det var ju helt annat arbete. En smula sjömansliv, rutin, människor och åter människor. Skepp som möttes i natten, stjärnor som lyste och försvann. Människor som man såg en gång i livet, bytte ett par ord med, och som sedan, likt vissa himlakroppar aldrig mera kommo i ens väg. Trevliga, behagliga, glada och språksamma. Och även motsatsen. Människor som man språkade med och människor som man bråkade med.

Jag vet inte hur många biljetter jag har klippt eller rivit på dessa trettio år, men de kunna räknas i många hundra-tusental. Alla sorters biljetter, gula, gröna, bruna. Svenska, tyska, engelska, franska och alla andra. Det hade verkligen behövts att vara språkkunnig ibland.

Jag minns väl den första biljetten som jag skulle klippa men inte gjorde det. Det var en tysk returbiljett till Trelleborg und Zurück. Biljettstyrman stod vid sidan av. (Jag var då bara tillfällig matros.) "Varför klippte ni inte den" sade han. "Nej" svarade jag. "Den gällde till Zürich" och så långväga hade jag order om att inte klippa förrän vid framkomsten till hamn. Biljettstyrman skrattade hjärtligt åt min okunnighet och jag tänkte: vänta bara jag skall nog lära mig om det finns någon möjlighet. När vi sedan under kriget även fick hjälpa utläningar att ifylla sina anmälningsblanketter, så långt vår tid och möjlighet räckte, så hade vi ett stort behov av en smula utrikiska i talegåvan, ty det fanns många stackare som varken kunde läsa eller skriva och värst var det ju då de skulle skriva sin namnteckning eller underskrift. Tidvis hade vi även hand om resgodset, som ofta måste ompolletteras i Sassnitz för att hinna vidare med samma tåg som den resande. Tid för ompollettering gavs ej i Sassnitz.

Som timmermans hjälpare under uppläggnings, fick jag snart, även under trafik, falla in i hans arbete när han hade fridag eller eljest var borta. I hans uppgift ingick bl.a. även att öppna och stänga alla däcksportar, samt fönsterventiler under däck, för luftväxling i hyttavdelningarna. Detta sistnämnda var ett synnerligen ansvarsfullt uppdrag, som fordrade både omtänksamhet och rutin, ty dels var tidsschemat härför begränsat och dels fick inte en enda ventil

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

glömmas, ty under hårt väder kunde detta inneburi en katastrof. Ett trettioal sådana gluggar skulle skötas och hållas i minne dag och natt och i synnerhet under stormar var jag ständigt i farten, både på vakt och frivakt. Något missöde med ventilerna hände dessbättre heller aldrig under de mångtusende resor jag hade hand om dem.

En annan sak som heller inte fick glömmas var det förliga rodet. Då färjan i regel backade in i hamn, användes detta roder, som måste öppnas vid infart och åter låsas vid utfart, - av timmerman -. (Vem annars?) Såväl roder som ventiler rapporterades till befälhavaren på bryggan, både vid ankomst till, och avgång från hamn.

Dessa arbetsuppgifter fordrade alltså många steg, bestämda, snabba, korrekta. Först runt kring alla ventiler under däck. Så inräkning och kontroll av passagerare och biljetter, intagning av landgång, stängning av sido- och akterportar, som i dåligt väder försågs med grova järnstötar. När allt var klart på vagndäck, bar det i väg tre trappor upp till bryggan med rapport, därifrån till biljettexpeditionen med uppgifter på resandeantalet, så en kontrollrond och så ner igen till ett par timmars vila, om vädret det tillät.

När därför en gång lokaltelefon installerades på färjorna, besparades särskilt timmermännen många trötta steg.

Den första sommaren gick. Man var varken belåten eller missbelåten, men det gick lättare att sätta sig in i arbetsschema, arbetstakt och tjänstgöringsförhållandena, än vad jag föreställt mig.

Den 1 oktober blev jag e.o. och den 1 januari 1913 ordinarie matros.

Vissa erfarenheter hade ju redan då hunnit göras, bl.a. att de fyra timmarna över Östersjön kunde bli dryga nog ibland, och en decembarnatt hade de blivit nästan fördubblade, då en rytande sydost gjorde de salta sjöarna riktigt sura.

Men solen lyste också ibland. Vackra kvällar kunde vi gå i land i Sassnitz och ha det riktigt gemytligt, ströva omkring i bokskogarna eller promenera i Strandallén, där sommaren lång en mängd badgäster försökte ödelägga tiden. Man kunde gratis åhöra musiken från Strandhotellens eller Wienercaféets verandor o.s.v.

Resandetrafiken var normal, varken överdrivet stor eller liten. Allt gick lugnt och jämt, utan några särskilda ceremonier. Den som bara hade giltig biljett, kunde resa jorden runt, utan vare sig pass eller annan legitimation. Visserligen kunde det komma ett gäng zigenare då och då, som inte voro så trevliga att ha befattning med, men det var ju bara från hamn till hamn, sen slapp man dem.

(Annat blev det en gång under kriget. Ett zigenarsällskap från Norge reste till Italien strax före krigsutbrottet. Därifrån skulle de, via Portugal och Spanien, tillbaka till Norge. Efter otaliga besvärigheter kommo de äntligen till Sassnitz och ombord, f.v.b. till Norge. Men det blev stopp. De hade varit så länge borta sade man så att det gick inte att få komma tillbaka. Så ombord i färjan igen och till Sassnitz, men försök inte komma i land.

Det bar till sjöss igen upp till norska gränsen, tur och retur. Vi började nästan befara att de skulle bli bofasta på färjan till slut, men det ordnades så att de fingo bo i en gammal järnvägsvagn på hamntomten i Trelleborg, där de säkert både frös och svalt. Slutligen ordnade staden bostad i ett gammalt hus vid Tjuvakroken, där de bodde i flera år.)

I ett så internationellt och kosmopolitiskt sammanhang som gränstrafik och genomfartsled innebär, borde naturligtvis alla befattningshavare, som ha med trafiken att göra, vara en smula språkkunniga.

Tyvärr kan man inte säga att så var fallet på färjan, där dock många slags språk och dialekter surrade i luften. Vi fingo väl omsider några enkla lektioner i tyska, men dels voro de mera baserade på grammatik än på praktiska talövningar och dels voro de otillräckliga för att bli till någon vidare nytta eller ge någon behållning av värde. Naturligtvis kunde man inte slå

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

dövörat till när tyskar i massor pratade på och frågade, frågade, frågade. Vad tiden led, lärde man sig väl därför på pass mycket att man nödortfött kunde göra sig förstådd i en enklare konversation, som ju i huvudsak gällde tjänsten med dess benämningar och termer. Det var intressant att iakttaga hur olika språksinnet är utvecklat hos olika människor. På färjan fanns de som varit i beröring med tyskar i över trettio år, men som inte hade lärt sig det minsta av språket, under det att andra på kort tid blevo riktigt duktiga och det fanns matrosar som talade både tyska och engelska. Så är det väl inom alla nationer. Vi hade t.ex. kinesiska resande som obehindrat talade både engelska, tyska och – svenska. Det var bara att välja på vilket språk man ville resonera med dem, och jag blev nästan chockad en gång, när jag frågade en kines om han talade tyska. 'Ja wohl' sade han, 'men jag talar kanske bättre svenska', om det passar. Det passade.

Det är inte så lätt, åtminstone inte för äldre människor att tillägna sig nya talesätt, och det dröjde minsann innan jag själv kunde någorlunda följa med i svängarna, när två infödda trelleborgare voro riktigt i berättartagen, och jag tänkte ofta på den stackars Börningepresten, som nyligen flyttat hit ner från Uppland. Han mötte en dag en av sina äldre församlingsbor och frågade hur det stod till. "Åjo" svarade mannen, "nu e' de'holians, men ja hade ett räled gnäll i framtiden".

Livet gick sin växlande gång, med storm och stiltje, natt- och dagturer, med någon extra godstur ibland. Sex veckors segling och lika lång upplägning. Lite betalt. Lång, oreglerad arbetstid.

Men några stora bekymmer hade man inte och när man gjorde så gott man kunde så var det ingen som fordrade mera.

Och så bröt kriget ut.

År 1914 rann upp med vår och bondetåg och sol och sommar. Visst började det pratas lite mer politik än vanligt, men vi som så att säga befann oss på ort och ställe, och alltså visste lite mer än andra, vi visste också att den inte kunde bli något krig, helt enkelt på grund av att nu hade arbetarna så stor makt och voro så upplysta att de inte lånade sig åt dylika dårskaper. De skulle helt enkelt strejka och inte låta sig mobiliseras. Så var det med den saken och så enkelt och lättfattligt resonerades det i skansar och mässar och på tillfälliga möten. Skulle det bli något slags krig, så skulle det bli mellan herre och dräng, en klasskamp, det kunde man gå med på, men inte mellan stater och länder och folk, mellan olika länders arbetare. Aldrig. Det var en övervunnen företeelse. Så långt hade man åtminstone kommit, fast utvecklingen gick mycket sakta. Både vältaligheten och visdomen flödade och man fick en verklig respekt för det myckna förstånd som fanns lite varstans ibland oss.

Så small det plötsligt ett skott i Sarajevo, ett litet skott, som gav ett stort eko. – Det första världskriget.

Söndagen den 1 augusti var Tyskland i krig, och Sverige mobiliserade. "Drottning Victoria" lån upplagd i Trelleborg. Den var allt annat än segelklar, en del av inredningen var medtagen och man höll på att knacka och måla plåtsidorna invändigt.

Jag fick order om att arbeta på söndagen för att med lite extra hjälp återuppsätta den nertagna inredningen.

Mina föräldrar voro just komna på ett tillfälligt besök och jag hade innerligt gärna velat blir fri, åtminstone ett par timmar. Nu fick jag knappast tid att hälsa på dem, samt ombesörja att de fingo en tåglägenhet hem igen. Det lyckades, med stort besvär och de kommo lyckligt hem, efter en mycket besvärlig resa med många bekymmer.

Det blev mobilisering.

En farlig villervalla, med gråt och jämmer. De mobiliserade skulle ha matsäck för ett par dagar och skyndsamt iväg. Vi som tillhörde trafikmedlen voro visserligen frikallade från mobiliseringen, men vi visste inte vad som förestod oss heller och om ett par dagar var

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

"Drottningen" på väg till en tryggare hamn, enär Trelleborg ansågs ha ett för utsatt läge och ligga för nära krigshändelserna. Trafikförbindelserna med Tyskland upphörde och såväl "Drottning Victoria" som "Konung Gustaf V" flydde till Stockholm, där de lågo i lä ett par månader. Under tiden insattes dock så småningom en liten ångbåt, som gjorde några turer fram och tillbaka, utan missöden.

Färjorna kommo lyckligt till Stockholm och ankrade på Strömmen samt förtöjde sedermera vid Stadsgården, där de blevo föremål för en livlig uppmärksamhet och hade alla nyfikna stockholmare kunnat komma ombord på en gång, så tror jag att fartygen hade sjunkit. Men vi hade beväpnad vakt vid landgången, så det var ibland svårt nog för oss själva att komma ombord.

I Stockholm var det lugnt och skönt. Där märktes knappast varken krig eller mobilisering. Endast de många kyrkklockornas klang påminde oss om allvarstiden. För min del, som ännu inte hunnit få hem och rotfäste i Trelleborg, var det bara ett angenämt ombyte på vistelseort och jag hann på den korta tiden vi var där, skaffa mig både vänner och bekanta och jag längtade inte alls tillbaka. Annat var det naturligtvis för dem som hade hem och familj i Trelleborg. Annars trivdes vi nog bra allesammans i kungliga huvudstaden och vi försummade inte de många möjligheter till förströelse av olika slag, föredrag, utflykter mm som erbjöds. Ja vi trivdes och den lilla tiden och vistelsen där, har tuggats om otaliga gånger, då vi dryftat gamla minnen.

Men all trevnad har en ända och en vacker dag kom order att återgå till näringarna och segla på lejd i vår gamla trade. Vi hade på sidor och bogar målat stora granna flaggor, som skrek ut nationaliteten på långt håll och riggat upp fasadbelysning, så att vi skulle kännas igen natt och dag.

En ny tid började. Höststormar, minfält, u-båtar, krigsförhållanden, flyktingar, försämrad kost.

Sassnitz gick helt i krigets tecken. De båda tyska färjorna, "Deutschland" och "Preussen" hade tagits ur trafik och tjänstgjorde nu som hjälpkryssare, svartmålade som likkistor. De kommo någon gång in i hamnen för bunkring. Hamnen var ofta till trängsel fylld av svarta krigsfartyg. Främmande, okända tjänstemän vimlade överallt, oerhört brutala mot de stackars oskyldiga flyktingskaror, som i hemsk trängsel föstes samman på kajer, bangårdar och skjul, packade som boskap, stående i dygnslång väntan i regn och blåst, de flesta under bar himmel, i väntan på vad? – utan möjlighet att få en droppe vatten. För naturbehov rev man upp ett par plankor i kajen. Visitation in på bara kroppen. Skriande jämmer eller stilla gråt hördes från alla håll. Förskrämda, hopplösa, förtvivlade skaror myllrade ombord. Alla däck fylldes till trängsel, så att det var nästan omöjligt för oss själva att komma varken fram eller tillbaka. Deras små knyten som kunnat medföras i en hast, kastades i en hög mitt på vagnsdäck, så länge det gick, sedan hade vi dem överallt. Förgråtna ögon och förtvivlade, miss-tänksamma blickar mötte oss från alla håll. Men – man hade dock kommit i en annan miljö.

Det var ändå liksom en annan luft på färjan. Men man visste inte vart det bar hän. Många hade väl aldrig sett den svenska flaggan. Varthän skulle man egentligen? Vi ombord försökte väl att på något sätt visa en smula vänlighet och förklara att de skulle mot hemmet igen och de som kunde en smula svårbegriplig tyska talade om att de voro ryska medborgare, som bott nära gränsen och av någon anledning hamnat på fel sida just i det psykologiska ögonblicket när kriget bröt ut. Somliga hade endast gått över för att sälja sina produkter som vanligt, inte längre bort än att de kunde se sin hembygds kyrka, och nu skulle de forslas som kreatur nio-tio hundra mil runt Skandinavien, Finland och det stora Ryssland, innan de äntligen kommo tillbaka till sina antagligen skövlade hem.

Bara man nu kom iväg från Sassnitz, men det dröjde länge. En stackars man hade råkat ha en liten karta i sitt bagage, men i villervallan ändå sluppit igenom och kommit ombord. Just som färjan var klar att avgå, kom en högre tysk officer ombord och följd av en beväpnad patrull med påsatta bajonetter. Han fordrade i rytande tom att få visitera färjan och ta med mannen i land. Kaptenen hade emellertid råg i ryggen och förklarade i bestämda ordalag att

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

man nu befann sig på svensk botten och att det fordrades en diplomatisk not för att mannen skulle utlämnas, annat fall fingo de endast ta honom med våld. Efter långa, ilska protester, under vilka både befäl och besättning ängsligt avvaktade utgången, drogo sig tyskarna småningom motvilligt tillbaka och färjan kunde avgå. Detta var endast en enda liten episod.

Så kom vi äntligen i väg. Visserligen inte säkra, men ändå ut i rum sjö, med lite sjögång men mycket sjösjuka. Jag har aldrig sett en värre syn, eller vår vackra färja så illa nerspydd och vi sjöfolk undrade hur många som skulle dö innan vi kom fram. Dessbättre överlevde alla, men det var inte många som fick någon glädje av den mat som Röda Korset bjöd och många av den sin hade hand om utspisningen lågo för fäfet den mesta tiden.

Vi kommo lyckligt hem den gången och många, många andra liknande resor. Stormiga, sjösjuka, frestande resor. Resor bland minor, u-båtar och ismassor, men i alla fall resor i kärlekens och humanitetens tjänst. På utresorna hade vi, åtminstone den första tiden, överfulla skepp med hemkallade tyskar, som sjöng i ett kör från Trelleborg till Sassnitz: "Deutschland, Deutschland über alles", eller andra kampsånger, så att man var frestad stoppa bomull i öronen, och på hemresorna hade vi idel sjösjuka flyktingskaror, som vi på alla sätt försökte hjälpa tillrätta, så gott vi kunde, och de voro i regel innerligt tacksamma för en stödjande hand eller för ett glas vatten, som ofta var det enda de kunde förtära under hela resan. Naturligtvis kunde man själv bli trött och mista tålamodet ibland när man tyckte att de buro sig onödigt illa åt.

Många äldre trelleborgare torde väl även minnas de stackars människorna som stapplade fram mellan färjelägena och ångfärjestationen, minnas de fåfånga ropen efter bekanta som kommit bort eller de scener som utspelades då anförvanter plötsligt funno varandra. Jag minns särskilt och tycker mig ännu höra en gammal man, som flera kvällar å rad gick nere vid färjan i ur och skur och gråtande ropade "Katinka" tills han blev så hes att han inte orkade mera.

Allt efter som tiden gick förändrades så småningom situationen.

Vi fingo åter ta personvagnar med och i den fanns en annan kategori resande. Invalider. Sjuka, arm- eller benlösa, eller bådadera, blinda, vansinniga. Det blev fulla laster även av dessa resenärer och till sist anordnades särskilda båtar, Sveabolagets "Aeolus" och "Birger Jarl" sattes in för enbart denna trafik och de gingo sannerligen inte på tomgång så länge kriget varade.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Valutasvin.

Kriget rasade, men inte värst i våra farvatten, visserligen vimlade det av örlogsmän, slag-skepp, kryssare, torpedbåtar, minutläggare, undervattensbåtar och allt vad de heta, men vi hade vår vita färg och våra skrävande nationalbeteckningar, som tycktes bli respekterade. Men det fanns ju minfält både här och där och säkerligen voro vi i farlig närhet av dem många gånger.

På sistone blevo vi dock prejade av engelsmännen, som visserligen inte gjorde oss något ont, men de uppträdde ganska misstroget och undersökte både last och papper ganska nog.

Ryssarna drog sig så småningom ur det stora kriget och började slåss med sig själva. Det är ju också ett sätt. Huvudsaken är att man får kriga, sen kan det göra detsamma var och hur, och för den blir det väl aldrig något riktigt fredsslut, varken inom- eller utomlands, trots alla vackra ord och frasfulla appeller.

Östersjön var emellertid relativt lugn. Det blev omsider även möjligt för oss färjebesättningar att gå i land en liten titt, trots bajonetter och misstänksamhet. Vi gick i regel inte tomhänta i land, fast vi själva inte hade något till övers, så var det alltid något vi kunde dela med oss av till gamla bekanta, och tyskarna hade även några småsaker att sälja. Valutan dalade oerhört och vi kunde inte motstå att köpa det vi kunde komma över. För en tia fick man ju en väldig massa Mark i utbyte och så kom det sig att även vi blevo sådana där valutasvin i smått, och hade man fått tag i några Mark så gällde det att göra av med dem så fort som möjligt ty nästa dag kunde man vara säker om att de voro mindre värda. Jag beställde t.ex. ett bokskåp av en snickare i Sassnitz. Det skulle kosta 80.000 Mark och bokskåpet och leverans om 14 dagar. Emellertid sjönk valutan och få jag skulle betala, ville han ha litet mera. Jag gav honom ytterligare 200.000 Mark och bokskåpet kostade mig ca 15 kr på platsen. Sedermera tillkom 67 kr i tull, men det blev ändå billigt.

När därför färjan kom till Sassnitz på middagen, rusade alla som var lediga, i land och gjorde affärer, köpte allt som fanns till salu och som fick utföras. En del smugglades ut, med tyskarnas hjälp. För en svensk femma gjorde de nästan vad som helst. Nöden har ingen lag. Jag vet för resten inte vilka som förtjänade eller förlorade mest, tyskarna eller vi. Tyskarna blevo av med en del gamla, tämligen värdelösa varor, och vi köpte mycket som vi inte hade minsta nytta av, bara för det var så billigt, köpte tills alla butiker i Sassnitz voro rent tömda. Det var ju inte underligt om befolkningen såg oss med oblida ögon. Vi försökte väl vid några tillfällen med insamlingar till Sassnitzborna gottgöra den skada vi gjorde, men vi voro ju i alla fall valutasvin, det går inte att förneka. Kriget hade väl skamfilat moralen en smula.

Vi hade överlevt fyra krigsår. Visserligen bara som neutrala åskådare, men krig är krig och ibland såg det ganska hotande ut, med närgångna fartyg, närgångna flygare och närgångna minfält, som gjorde farlederna både krokiga och farliga, släckta fyrar och drivande minor. Man visste inte från vilket håll faran hotade, från öst eller väst, från höjden eller från djupet, vilket allt gjorde tillvaron osäker, sömnen orolig och nerverna spända. Så småningom bedarrade krigets stormar och vi kunde andas ut, i den säkra förvissningen om att detta var det sista kriget, åtminstone i vår tid. "Aldrig mera krig", var den stående parollen och det vanliga uttrycket bland de tyskar som vi kommo i förbindelse med. De hade fått nog av krig. Med böjda huvud och böjda ryggar buro de nu krigets följder. – I tjugo år. – en ny generation hade hunnit växa upp. Nya, friska krigare. Hitler-Jugend. Tyskarna kunde börja ett nytt krig, hemskare och värre.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Ishavsfärder.

Hon går på morgonen
Och kommer åter när hon kan, galant.
Men påstå att hon följer tidtabellen,
Det skulle knappast vara riktigt sant.

Många stormar ha blåst och mycken dimma har fallit under den snart 50-åriga seglations-tiden som gått, sedan färjorna började sina turer på Sassnitz-leden, turer som tillsammans kunna räknas i 100.000-tal. Varken stormar eller dimma har dock förmått göra någon svårare avbräck i trafiken.

Vad som varit värre är isen.

Hur många besvärliga isförhållanden som existerat under min tjänstetid, har jag tyvärr inte antecknat, men de äro rätt många. Det är väl inte alla som tror att isen i Östersjön kan bli mer än 10 meter tjock. Den var betydligt mera vintern 1924-25, då färjorna, trots isbrytarhjälp lågo stilla flera dagar i sträck. Den ena färjan låg fast ett par sjömil utanför Trelleborg i många dygn och en dansk isbrytare ett stycke därifrån. Det var en verklig folkvandring ditut, trots den ojämna, besvärliga "vägen" med väldiga isblock på kant och lömska fallgropar emellan, hasade man t.o.m. barnvagnar med sig ditut. Jag har ständigt burit ett foto i min plånbok, med motiv från den isen, där det ser ut som om isbergen riktigt yrde om bogen. Jo isen var mycket mer än 10 meter tjock den gången. När den ostliga vinden pressade på kom ismassorna från Östersjön drivande på varandra, tills det hela blev en kompakt massa ända till botten och ovanpå reste sig det ena bergmassivet högre än det andra, likt jättestora gravvårdar. I en sådan situation hjälpte inga isbrytare. Endast en vindkantring kunde åstadkomma någon ändring.

När det omsider blev möjlighet att komma loss och komma fram, fick man söka hitta de svagaste ställena. Resan kunde därvid komma att förlängas flera gånger sin normala längd och det gick i sick-sack med otaliga stopp och back. Man backade ett stycke, satte full fart fram och buffade mot så att man kunde tro att det arma skrovet skulle spricka. Så illa gick det aldrig, men för varje isperiod blev de förliga partierna så misshandlade att de fordrade reparationer och förstärkningar. Även en annan sak och en sak som direkt berörde mitt arbete, kan jag peka på. Som tidigare nämnts fanns även förut ett roder, som skulle öppnas när fartyget backade och därpå åter stängas. Varenda gång färjan frestades i isen, kom mekanismen till detta roder i olag på så sätt att låsbulten kröktes eller rubbades så att den blev trög och arbetsam att öppna och stänga. Då detta gjordes för hand medelst en stor ratt, kunde det förorsaka oss, som ansvarade för den detaljen, ett betydligt hårdare arbete.

1937 och 38 voro även svåra isvintrar, både för färjor och andra sjöfarare. I början av februari 37 låg isen svårt packad i Rügenbukten. Färjorna blev fast ett stycke från varandra, somliga voro på ingående och andra på utgående från Sassnitz. "Preussen" som hade gjort slut på sitt kolförråd, måste hjälpas med kol, som i korgar bars eller hasades över isen från "Drottningen". Det var inget lätt arbete, så ojämn som isen var. Liknande procedur upprepades även vid andra tillfällen under vintern.

Vid denna tidpunkt hoppades man få en effektiv hjälp mot is och vinterväder. Den länge bebådade isbrytarfärjan skulle inom kort vara färdig och med dess debut vore faran över för alla isstopp. Trodde man. Men – den arma isbrytarfärjan måste vända på första resan – i öppet vatten. Hon rullade så våldsamt att man kunde befara botten opp vid varje sjö. En svår last hade hon och svårt väder var det. Det var inget annat att göra än försöka ta sig tillbaka till Trelleborg. Men vänta bara. Det var ju inte för att bryta storm som den kommit till, utan för att bryta is.

Men ack. Det gick, om möjligt ännu sämre, och en vacker februaridag 1942 var det en mina som förbarmade sig över den stackars slingerbyttan och sänkte henne på djupt vatten. Hon

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

dök, med rumpan före. Besättningen bärgades. Det var ju huvudsaken.

Men "Starke" så hette den, hade i alla fall gjort god nytta den tid han varit med. I lugnt och isfritt väder var den bra och tog flera vagnar med sig än någon av de andra, när den inte var sönder förstås, för det var den ofta.

Ja. Så var den sagan slut och det var väl inte många som sörjde den stackars "Starke". Men tror någon att han fick vila i fred. Nej bevars vad han det inte fick. Man unnade honom inte ens ro i graven. Några månader efteråt var han "på benen" igen, lyftad ur dyn av starka händer. Både fartyg och last. Den stackarn såg bedrövlig ut, men släpades till Malmö, där han sågades itu, inte till skrot, men till förlängning och konstruktionen förbättrades i någon mån. Han fick bl.a. två "rökpipor" och blev på så vis mera lik sina äldre "syskon", "Kungen" och "Drottningen". De nakna revbensspjällen på sidorna finnas dock alltjämnt kvar och det ser ut som den aldrig hunnit bli riktigt färdigbyggd, utan knuffats i sjön så där i hastigheten, innan man hunnit få sidobräderna på. Men det skall väl vara så för att visa hur själva skelettet se ut.

Det pratades och diskuterades mycket om denna isbrytarfärja redan innan den byggdes och idén kritiserades av sakkunnigt folk, som menade att en kombination av en isbrytare och en godsfärja inte blev lycklig under några förhållanden och dessa kritiker fingo mer än rätt. Som isbrytare var den omöjlig. Men i öppet vatten och vacker väder var den bra, ty den tog flera vagnar på en gång än någon av de andra färjorna. Hade ingenjör Höök varit dess konstruktör, så hade den kanske blivit bättre än den blev, ty han kunde rita fartyg, som voro både sjödugliga och hållbara.

Jag vet inte vad "Starke" har kostat aktieägarna i "Hela Folkets Järnväg", men säkerligen ganska mycket.

Så småningom kom man underfund med att färjorna gick bättre i isen på back – med aktern före. För den som skulle passa förrodret blev denna upptäckt etter värre, ty dels kunde det bli helomvändning flera gånger under en resa och dels hittade ingenjörerna på att stötta den aktra styrmaskinskvadranten med två grova järnstöd, som skulle på- och avlyftas varje gång färjan gick back och sedan låsa akterrodret, eller tvärt om. Mycket vanns väl inte på den manövern, ty den lilla fartprocent som möjligen kunde utvinnas av experimentet, förlorades till största delen genom den tid som åtgick att vända fartyget i isen.

Det var i alla fall intressant att se färjorna tävla med varandra, se hur än den ena än den andra ibland kunde ha tur att hitta någon svag punkt i isen, vilket kunde betyda att den sista kunde fara förbi och bli den första, med flera timmarsskillnad.

"Drottningen" och "Deutschland" lågo en gång och bökade sida vid sida mitt i Östersjön och begagnade ibland varandras spår att lista sig fram uti. Vi kunde se öppet vatten förut men isen var svår, då plötsligt "Drottningen" hittade en liten råk och – kom igenom. Två timmar senare var vi i Trelleborg. "Deutschland" försökte gå i vår farled, men isen hade på några minuter hunnit packa sig igen och tysken kom inte fram den dagen.

Ja isen var svår många gånger. Värst var det i regel vid tyska sidan där nordostvinden pressade den in i Rügenbukten och färjorna ofta löpte risk att driva med i land. Den längsta isresan jag var med om, hade vi 1940, då det blev stopp mitt i Östersjön i flera dygn och maten höll på att ta slut för oss. Vi fingo emellertid hjälp från ovan, då flygplanet "Svealand" undsatte oss med det nödvändigaste. Det var den enda gång jag varit på promenad mitt ute på Östersjön. Gåvorna uppifrån hamnade ju inte precis vid sidan av oss, utan vi fick göra rätt vidsträckta expeditioner med provisoriska kälkar, brädflak och stegar, för att söka skatterna bland isbergen. Vi voro försedda ned kastlinor, båtshakar och störar ifall vi skulle ramla ner i någon eventuell insjö mellan jöklarna. Alla kommo emellertid välbehållna tillbaka ombord igen och vi hittade väl det mesta av vad som kastats ner. Det var väl på ett sätt en intressant upplevelse att få göra en dylik promenad, fast alldeles riskfri var den inte ty sikten var dålig

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

och dimman låg på lur. Matförrådet blev i alla fall kompletterat en smula och mat var det som behövdes, ty resenärerna hade intet annat tidsfördriv än att äta och sova.

Vi hade fått en liten ny restaurangförestånderska den resan. Hon hade av någon anledning kommit att vikariera den gången, med tanke på att det bara gällde en dag. Helt ovan och otränad, blev hon nästan förtvivlad när färjan blev fast mitt i sjön och maten började tryta. Värst var det med ölet. Vi hade ett 70-tal resande och de 69 stod i dörröppningen dagen lång och pockade på bier, påstod hon. Efter fyra dygn på stället marsch, kom emellertid en isbrytare som var starkare än "Starke" och hjälpte oss loss. Vi fingo syn på hans strålkastare vid elvatiden på kvällen och efter några timmar kunde chefen kravla sig ombord till oss på en lejdare, lagd från reling till reling. Efter en kopp kaffe och en stunds konferens, satte "Ymer" igång och gjorde sina stötar så man kunde tro att hela Östersjön skulle spricka. Vi följde efter så nära vi vågade och hasade iväg mot Sassnitz, där vi fick ligga över en vecka under brinnande krig. Det höll på att bli matbekymmer även där, men tyskarna delade med sig av det lilla de hade och vi led ingen nöd. Isen packade på och det såg mörkt ut för oss att kunna komma hem igen. "Ymer" vågade inte stanna i bukten, utan gav sig iväg så snart han fått oss i hamn. Han hade andra lika nödvändiga uppgifter på annat håll.

Även vintern 1941 och 43 var isen besvärlig och vållade både arbete, förseningar och kostnader, det var ju denna vinter som "Starke" gick sitt öde till mötes i isens famn.

Jag minns även en annan episod från denna vinter. Så sent som i april hade vi besvär av drivis som kom i stora mängder ner i södra Östersjön med nordostlig vind.

Den 11 april hade en ung tysk lyckats smita från värnplikten och enligt vad han berättade, under en järnvägsvagn lyckats fly till Trelleborg. Den 12 var han på retur igen och under bevakning av den tyske passkontrollanten, som då medföljde färjorna. Vi gick med "Drottningen" från Trelleborg på morgonen ut i dimma bland isflak och råkare. Vi kryssade hit och dit i råkarna och dimman tärnade allt mer. Den stackars tysken tog sin chans och hoppade överbord i ett obevakat ögonblick och försvann. Han hade hoppats kunna hamna på ett isflak och försvinna samt möjligen kunna ta sig fram till Danmark när det klarnade. Hoppet missade emellertid och ynglingen hamnade i vattnet, men lyckades ta sig upp på ett isstycke och försvinna. Den tyske vårdaren slog larm och färjan stoppade, men vad var att göra. Isen var i drift och tjockan tät. När vi legat en stund, försökt backa litet och ingenting kunde uträtta, kryssade vi iväg igen, kom så småningom fram till Sassnitz och var snart på väg hem igen.

Dimman hade nu lättat och vi kunde hitta våra farleder lite bättre. De gingo visserligen i sicksack hit och dit, men det bar dock iväg mot Norden. Komna ungefär mittsjöss, fick vi se en man på ett isflak, långt västerut. Han stod alldeles naken och vinkade med skjortan. De var vår tysk, som dock hade lyckats rädda sig upp på flaket, när han plumsade i. Den arme mannen hade tagit av sig kläderna och försökt vrida dem torra och när han fick se färjan, påkallat uppmärksamhet. Hade dimman legat kvar, så hade vi aldrig hittat honom. Nu hasade vi oss dit och fick honom lyckligt ombord igen, torkade hans kläder i maskinrummet och gav honom lite varmt i sig. Dagen efter följde en polis med honom till Sassnitz, där han, efter vad vi hörde av järnvägsfolket, blev skjuten av militären. Pardon gavs ju inte för sådana brott. Inte i den tidens Tyskland.

Ja, vi hade många både hårda och äventyrliga färder i isarna, och de voro föga efterlängtade. Lika otrevliga voro färder i öppet vatten med storm och nedisning. Vi hade ibland metertjock isbildning på galleridäck och förskepp med ankarspel i en enda kompakt isklump som varken saltlake eller flåhacka bet på, och det blev ofta synnerligen lustiga promenader för såväl besättning som passagerare i slingrande sjögång, på isiga däck. Men inga olyckor inträffade, mig veterligt, varken i isen eller på isen. Märkvärdigt nog.

"Hon" hasade fram på den isiga sjö
med dyrbara laster på kölen.
Och trotsigt och modigt i frost eller tö
"hon" krossat den Baltiska pölen.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Befordran.

Efter första världskriget kom spanska sjukan.

Den var inte trevlig, den heller. Självt blev jag allvarsamt sjuk och vi miste vår ende, älskade gosse 1918. Sjukan rasade ett par omgångar och 1919 låg jag hemma i månader. En dag kom ett bud hem, medförande ett nytt konstitutorial. Jag hade utan förskyllan blivit befordrad till timmerman fr o m 1920.

Vi skulle nu vara två timmermän på varje färja. Den ene av oss skulle ha hand om biljettkontrollen och den andre om de vanliga rutinsysslorna, alternerande. Ett nytt liv började, men jag kan knappast påstå att det blev ett bättre liv. En slags biljettkontroll hade alla matroser fått vara med om vid resandes em- eller debarkering när landgången passerades och under uppsikt av en styrman. Nu gällde det emellertid att klara sig själv och med en matros som sekreterare, ta emot resande i spärren, bokföra dem och sedan ha uppsikt över dem hela resan, skilja dem från varandra som en god herde, I/II klass för sig och III klass för sig och verkligen hålla dem isär, vilket inte alltid var varken lätt eller angenämt, åtminstone inte i vackert väder, så de flesta resenärer voro både karska och barska.

Bland några hundra finare och grövre passagerare är ju en stackars timmerman, trots två grymma, korslagda yxor på kraguppslaget, inte ägnad att inge någon vidare, vare sig respekt eller pondus och fick därför mången gång dra det kortaste strået vid en mer eller mindre animerad kontrovers. Det gällde att samtidigt vara både korrekt och smidig, utan att därför försöka tjäna två herrar. Det kan man väl kalla klasskamp.

Men många, både roliga och tråkiga episoder rinna i minnet ibland.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Skeppskamrater.

Att befäl och manskap komma att vara tillsamman så lång tid på samma ställe och sålunda bli, kan man väl säga, arbetskamrater för livet, hör väl inte till ovanligheterna på såväl land som vatten. Åtminstone på vatten. På färjorna blev det så, dels därför att både befäl och manskap var anställt på konstitutorial, vilket s.a.s. betydde "livstid", samt inte hade många dylika platser att välja på, dels därför att de som voro med från början, vid anställningen voro ungefär lika gamla, eller unga, vilket man vill, och föllo för åldersstrecktet nästan samtidigt. Man lärde under denna gemensamma tid känna varandra både utan och innan och ganska säkert analysera varandras egenart, fel eller förtjänster.

Under de trettio år jag varit med, ha 5 st ordinarie befälhavare fört spiran ombord, 8 st förste styrmän, 8 st andre styrmän och 8 st tredje styrmän ha i tur och ordning avlöst varandra.

I övrigt bestod däcksbesättningen av 2 st rorgångare, 2 st timmermän, 16 matrosar och 1 st borstare (eg. springpojke).

Befälhavaren och förste styrman (reservbefälhavaren) hade sina hytter på övre däck, i samband med bryggan och navigationshytten, andre styrman i I klassavdelningen och tredje styrman i tjänstemannaavdelningen akter, där även rorgångare och timmermän hade sin hytt. Matroserna bodde förut, den första tiden i en större en och mindre gemensam skans, de senare åren i särskilda hyttavdelningar. Självt bodde jag under 10 år i stora skansen och den övriga tiden i tjänstemannaavdelningen.

I maskin svarade 1 st maskinchef eller övermaskinist för rusthållet, assisterad av 2 st andre maskinister, 4 st tredje maskinister, 3 st maskinskötare, 5 maskinvakter, 12 eldare och 2 lämpare.

Till färjans besättning inräknas även 4 st städerskor, 2 st i I/II och 2 st i III klass.

Utom denna besättning, som alla voro anställda vid SJ, tillkommer ca 20 st restaurangpersonal, anställda vid Turisttrafikförbundets restaurang AB.

Hela personalen på varje passagerarfärja utgjorde alltså den aktningsvärda numerären av ett åttiotal personer.

Dessutom kommer "Starke" med en något mindre besättning och bogserbåten "Trelleborg SJ" med inalles sex man.

Det kan ju tyckas att färjorna ståta med en rikligt tilltagen personal, men arbete finnes verkligen för varenda en. Tilläggas bör att de allra flesta av färjornas folk, åtminstone på min tid, var och en på sitt område, voro duktiga män i sitt yrke och förvärvade med tiden en ledig och rapp rutin.

Förhållandet mellan "däck" och "maskin", som tyvärr på många andra båtar, ofta brukar vara en smula spänt, var på färjorna det allra bästa. För timmermännens del får jag säga att det i vårt yrke inte hade varit lätt att klara sig utan maskinell hjälp, och alla i maskin voro vänliga och hjälpsamma mot oss. I den stora maskinverkstaden fanns både verktyg och maskinella resurser, som kunde varit tabu för utomstående. I övrigt var förhållandet gott mellan hela den stora besättningen. Däremot klankades det ofta på systerfärjorna, som inte alls var lika bra som den egna. Samma toner hördes vice versa. Även detta på skämt, men det tycktes vara roligt att ge varandra ett litet tjuvnyp när tillfälle gavs. Och tillfällena blevo riktiga när det t ex tävlades med att bryta is. Då kunde glåporden svärma.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Människor jag mött

Aldrig hade man väl kunnat drömma om att en sådan liten blyg, oskolad och obetydlig person en dag skulle komma att stå i centrum bland all världens resenärer och rent bokstavligt bli klämd mellan sköldarna på den stora "autostradan" mellan Nord och Syd, att i statlig tjänst få byta ord med kungligheter och andra höga dignitärer, med ryktbara hjältar från krig och fred, med vetenskapsmän och upptäcktsresande, ja tom idrottsstjärnor kunde nedlåta sig till att kontakta min otränade ringhet. Det må förlåtas mig om skrytet ligger på lur och det vare mig fjärran att döma och bedöma, att karaktärisera eller klassificera medmänniskor efter rang eller tjänsteställning, men jag kom snart nog underfund med att det finnes i alla fall två direkta motsatser bland både hög och låg och det är: vänliga människor och ovänliga. I spärren, där man kom varandra närmast in på livet, trängdes vänliga leende, glada resvana människor med högdragna, snäsiga, fräna resenärer i ett brokigt vimmel. Hurtiga, trevliga människor, som hade biljetten inom räckhåll och som behändigt försökte hålla köerna smidigt flytande. Och sådana som aldrig kunde finna sig tillrätta eller anpassa sig, som kunde bromsa upp en lång kö under fåfängt letande efter den lilla biljetten, som hade sin plats var som helst. Sådana resande som, när de klarat skärselden i tull- och järnvägsspärr, lugnt studerade anvisningarna ombord – och följde dem - och sådana som ögonblickligen snusade runt i varenda vrå, trappa upp och trappa ner, in i salonger och hytter, där deras järnbeslagna kappsäckat putsade av bordskivor och stolrygggar, utan rast eller ro, timalts irrande runt, av nyfikenhet eller av oro. Olika språk surrade i luften, så man kunde ana en Babels förbistring.

Kungligheter, diplomater, affärsmän, vetenskapsmän, upptäcktsresande, nöjesresande av alla kategorier yrken och stånd, turister, idrottsfolk, sjömän, valfångare, zigenare och taskspelare, alla skulle ha plats på samma båt och det var ju även meningen att alla skulle trivas, de fyra timmar och tio minuter som resan varade.

Att i detta sammanhang nämna några namn är väl knappast lämpligt, men jag kan i alla fall inte underlåta att peka på några kända personer, vilkas sympatiska väsen liksom utstrålade vänlighet och som en stackars liten tjänsteman inte behövde vara rädd för, som hade ett lämpligt ord eller en förstående blick till övers, när biljetten skulle viseras, även om det, olämpligt nog, stundom måste ske i matsalen, i privathytten eller på andra ställen där den resande slagit sig till ro. De flesta av dem jag nu tänker på, ha för länge sedan gjort sin sista resa, och kunna icke försvara sig, varken mot beröm eller klander.

Ett par, som ofta reste med vår färja voro Prinsen av Wied och hans lilla prinsessa, två behagliga människor, som alltid sade några ord, tog i hand och hälsade.

En annan bekant person var Ivar Kreuger, som trots sin kända tystlåtenhet, var både vänlig och hövlig. Han reste oftast i kungliga, eller som det sedermera hette, privathytten, och då jag första gången skulle utkräva den extra hyttavgiften kände jag det lite obehagligt. Det var emellertid inte alls farligt och han lämnade mig med en bugning de 25 kr som hytten då kostade. Jag kvitterade både bugningen och avgiften och drog mig diskret tillbaka igen.

En resenär som även hade ett angenämt sätt, och som visst inte kan klandras ifråga om hyfsning, fast han under sitt livs senare skede gick i baklås, var dåvarande löjtnant Quisling, sorgligt bekant under kriget och ockupationen av Norge. Men den gången han reste som sekreterare hos Nansen var han då aldrig farlig för mig och mycket vänligare än sin höge chef.

En annan herre som sedermera blev känd över hela världen, kom en gång, jag tror det var 1917, till mig när jag gick utkik på backen och frågade hövligt på tyska om det var svenska landet som syntes förut om styrbord. Jag svarade: Ja, dass ist Schweden. Mannen tackade viel mahls och så var samtalet slut. Han hette Lenin.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Två andra namn glömmar jag inte heller. Prins Bernadotte och Ärkebiskop Söderblom. Dessa herrar voro alltid gemytliga och särskilt prinsen var mycket intresserad av färjetrafiken, och frågade sakkunnigt om fartyget, dess egenskaper och uppgift, stabilitet och sjövärdighet under olika väderleksförhållanden, i stormar och is, mm.

En gammal vänlig herre, fast på ett annat sätt, vara pappa till en känd idrottsstjärna. Han frågade mig en gång om jag visste var ombord hans dotter, fröken X befann sig. Jag svarade sanningsenligt att jag inte kände fröken X. Detta tyckte han var mycket okunnigt och gick och skaffade mig en veckotidning, där hon var avbildad på första sidan. Jag tackade och passade på att telegrafera till ett par tidningar om hennes ankomst, samt fick två kr av dem var för besväret.

En dag kom en magerlagd, skarpsynt herre och bad mig om en liten tjänst, vilket lätt ordnades. Det blev en bekantskap för livet. Mannen var J. L. Saxon och hans stora firma blev förläggare för mina små böcker.

Medan jag är i farten med dylika skrytsamma solskensberättelser, måste jag tala om en annan lika trevlig episod. En kväll kunde jag komma hem och berätta för min hustru att en fin, ung dam hade tagit mig om halsen. En riktig prinsessa t.o.m. Det var så att prinsessan Astrid hade varit på utlandsresa tillsammans med sin mamma, och därvid råkat vricka ena foten, så att vi måste bära henne på en stol, när hon skulle förflytta sig. När hon således skulle flytta sig från övre däck ned i sin vagn, fick jag och en kollega bära henne ned för trapporna. Det gick fint, men när hon skulle upp i vagnen kunde vi inte vara två och inte ha stolen. Det var inget annat att göra än att ta henne i famnen. Så hon tog mig om halsen. Det var en ganska 'viktig' börda, men hon kom oskadd upp i vagnen. Både prinsessan och hennes mamma tog oss i hand och tackade för god hjälp.

En liten man, visserligen inte tillhörande samma höga samhällsskikt som de flesta av dem som här blivit uppräknade, men som i alla fall tillhörde solskensmänniskornas klass, kom en dag i min väg och jag minns honom gärna. Det var den lille siaren Anton Johansson från norska Finnmarken, obetydlig till utseende och rang, men säkerligen en av de största andar som gjort routen den äran. Han skulle till Tyskland och försöka träffa de styrande där och ge dem råd för framtiden. Han hade andra världskriget på känn redan då (1919) och han kunde skissa upp de händelser som i sinom tid nästan programenligt inträffade, fast ingen ville ta honom på allvar. Jag önskade honom uppriktig lycka till på sin mission och hoppades få träffa honom på återresan. När han återkom berättade han i få ord att han misslyckats och inte ens fått träffa vederbörande. Det var då slut med hans hänryckning och han talade om båtar och fiskefartyg med en ingående och vederhäftig sakkunskap, som jag inte tröttnade på att diskutera. Däruppe i Finnmark användes ännu en uråldrig båttyp med höga vikingastävar och råsegel, en i mina ögon undermålig och tungskött farkost, men han berömde den så övertygande att jag tvingades ge honom rätt i de flesta fall. Han berättade även att han under sina många resor bött på både bättre och sämre hotell och nästan undantagslöst hade man överallt betraktat honom och behandlat honom med illa dold nedlåtenhet eller t.o.m. förakt. Trelleborgs stadshotell gjorde därvid ett lysande undantag, vilket han noterade med stor tillfredsställelse. Det enda felet där var att man glömde väcka honom på morgonen och hade inte färjan varit några minuter försenad så hade han inte kommit med.

Johansson var förvisso ett original, men i många avseenden ett värdefullt sådant. Tänk om denna världens "store" hade ägt hans siariesyn på livet. Då hade man idag kanske talat om annat än vätebomber.

En man som ofta reste med vår "Drottning" var en norsk ingenjör, en tystlåten men gemytlig herre, som bevakade en vagn med tungt vatten från Rjukan i nord-Norge. Han släppte inte vagnen ur sikte under hela resan och det var först under senare år som han röjde dess innehåll. Det var en man som kände till en mängd industrier i Europa och han var dessutom en stor naturvetare, men han talade aldrig om Rjukan och dess omgivning. Men lade märke till

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

honom på hans stillsamma vandring vid sin vagn, tjugo steg fram och tjugo tillbaka, samt på hans tänder, som alla voro av idel guld. Jag tror vi blevo vänner med åren.

Några gånger kom jag i kontakt med allas vår Farbror Sven Jerring. En så populär person stör man ju inte i onödan, men en dag hade min dotter enträget bett mig försöka få hans autograf. Jag tog en bit papper och blyerts och närmade mig försiktigt, samt framställde min blygsamma begäran. Och tänk. Mannen riktigt lyste upp, tittade på mig och min papperslapp. Ja, sade han. Ni ska gärna få min namnteckning, men inte på det pappret, utan på mitt eget visitkort och skrivit med bläck. Samtidigt ber jag att få skicka en hälsning till er dotter. Jag var en angenäm erfarenhet rikare. Ja. Behagliga minnen av goda medmänniskor har jag många, många, många.

Men även av motsatsen. Kanske rent av flera. Ofta, ofta blev man trakasserad för det man, som det heter, med "nit och redlighet" skötte sitt jobb och sin uppgift, enligt både bokstav och andemening.

Men det är en annan historia. Och man var väl inte alldeles felfri själv heller. Väl försökte man i de flesta fall att efter fattig förmåga göra sitt bästa och med både nit och redlighet sköta sin uppgift. Men en gång kan jag kanske erkänna att jag svek detta, inte av liknöjdhet, men av ren feighet.

På min beväringstid kom jag tillsammans med ett par ynglingar, som voro både hyggliga och trevliga. De voro inga särskilda ljus och jag höll mig inte sämre än dem, varken i exercisen eller i samvaron i övrigt. Vi kunna ju kalla den ene A och den andre O, eller Ola för det hette han och det kallades han, både i militärlivet och i vår gemensamma hemsocken.

Jag var i alla fall den sämste av oss tre, det gav sig snart tillkänna, ty varje gång jag sedan träffade eller sporde till de båda andra, hade de gått långt förbi mig. Båda två, men Ola i synnerhet. Han rent av skenade iväg uppåt samhällets höjder, blev riksdagsman och statsråd, trafikminister, min allra högste chef. Högre än både kapten och generaldirektör.

När man besinnar det gapande svalg som då rådde bara mellan en timmerman och en styrman, så vill tanken nästan svindla, när man tänker på klyftan mellan mig och ett statsråd.

En vacker dag stod han på "Drottningens" däck, livs levande. Jag blev nästan ledsen. Hur skulle man nu göra för att inte blamera sig allt för mycket. Skulle man låtsa som det regnade (vilket väl varit det rätta). Eller skulle man stega fram och dunka honom i ryggen och säga "Hej gamle kompis". Eller skulle man försöka krypa i vrå och gömma sig, om det nu gick. Jag valde det senare och försökte 'hålla Ola på avstånd': dvs. var han på styrbord så var jag på babord och tvärt om. Bara det nu inte kom telegram till honom, ty då vore kollisionen oundviklig. Det var ju rena ynkedomen att inte våga visa sin ringhet, när man intet ont gjort, utan bara råkat bli efter.

Ola Jeppsson var emellertid inte alls farlig. Han var den högste, störste och starkaste av oss, men jag överlevde honom.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Sällskapsresor.

Sällskapsresande voro en särskild kategori. I regel voro de, från vår synpunkt sett, bra resenärer, som lydigt följde en tränad ledares råd och befallningar och inte opererade mycket på egen hand. De anvisades sin plats och skockades kring sin "führer", både vid matbordet och i salongerna. Ledaren hade deras pass och biljetter och det hela ordnades s.a.s i parti. Säkerligen tyckte de flesta av dessa sällskap att de hade fått valuta för sin peng och voro i allmänhet mycket belåtna med sin färd, det kunde man få höra, särskilt på återresan till Sverige, då de vid sista middagen, före ankomsten till Trelleborg avtackade sina ledare. Det hölls vid dessa tillfällen både roliga och spirituella, välfunna och välsvarvade tal, både av resenärer och ledare.

Två särskilda slag av sällskapsresor gå aldrig ut minnet. Det var svenskbyborna och det var Saarbataljonen. De förra på hitresa och de senare på utresa. Beträffande svenskbyborna erbjödo dessa en trist anblick när de fattiga och förskrämda embarkerade färjan i Sassnitz. Vid ankomsten till Trelleborg blevo de ju mottagna med öppen famn, men de stora frågande ögonen talade sitt tysta språk om både undran och rädsla. Det var ju inte heller så gott att lita på framtiden i ett, trots allt, främmande land bland främmande människor, att bli drängar åt andra när man hade varit sin egen husbonde. Svenskarna gjorde dock så gott de kunde och det var både ärliga och hederliga ord som välkomnade till svensk jord.

Saarbataljonens avfärd från Trelleborg var även en minneshögtid av betydelse, och många människor hade kommit tillstädes, när kyrkoherde Ljungdahl höll sitt vackra tal till de bortdragande krigarna. När dessa kommo i land i Sassnitz mottogos de där med musik och välkomnades med hjärtliga och högstämda ord av borgmästaren(?) som erinrade om att ingen svensk trupp hade landstigit i Sassnitz, sedan Gustaf II Adolfs dagar och även då som vänner. Det var roligt för oss att iakttaga hur översvallande hjärtliga tyskarna voro, och det kändes väl så även för krigarna.

Galisierna voro på sin tid ett slag av sällskapsresenärer. De kommo som arbetare och reste som arbetare reste vid sekelskiftet. På färjan hade de en särskild avdelning som vi kallade galiserskansen, ett inbyggt parti av förliga galleridäck, utan någon annan komfort än ett par värmeelement och ett par däcksoffor. Skulle de stackars människorna behöva lägga sig en stund, så fingo de ligga på bara däck, med en låda eller ett knyte till huvudgård. Men de begärde inte mera. Stilla, tysta, försynta, höllo de sig på anvisad plats, pratade lågmält, åto sin vitlök och sjöngo sina psalmer, dämpat men vackert. Sådana passagerare vållade inte mycket bekymmer, varken för befäl eller besättning. De verkade väluppfostrade, försynta och hövliga. Dessa fattiga galisiska flickor voro oändligt mycket mera sympatiska än deras s.k. civiliserade motsvarigheter, både i Sverige och andra länder, som ofta uppträda på ett allt annat än sympatiskt sätt. Jag lärde mig att högakta de fattiga galisierna.

Så ha vi till sist ett annat slag av sällskapsresande. Zigenare. I motsats till galisierna voro zigenarna varken stillsamma eller tysta och de voro framme överallt, överallt, i salonger och hytter, i manskapsrum och mässar, i maskinrum och på kommandobryggan, där ingen vanlig människa annars fick sätta sin fot, där fann man ett gäng zigenare, från kök och pentry fick man mota ut dem, ja de skämdes inte för att gå in i privathytter och väcka dem som hade fri-vakt och när de skulle visa sina biljetter blandade de sig med varandra så snabbt att det var en teknisk omöjlighet att kunna få klart för sig hur många som hade biljetter och hur många som inte hade, och de hade en otrolig förmåga att slingra sig undan kontroll och tillsyn.

Till sällskapsresornas kategori får väl även valfångarna hänföras, enär de hade gemensam biljett och ibland även gemensamt pass, samt en styrman eller rederitjänsteman som färdledare. De voro i regel stora, kraftiga karlar, som på utresan ingåvo både respekt och beundran, men på hemresorna voro de ofta både rusiga och bråkiga och det skulle rejäla krafter till att hålla dem i styr. De voro därför knappast efterlängtade när de kånkade ombord i Sassnitz. Det var alltid några som fått ett horn i sidan till varandra där nere i ensamheten på

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Ishavet och dessa mellanhavanden ville man klara upp på hemresan, innan man skildes. Ledaren, som hade ett visst ansvar för flocken, var väl kanske oftast en av dem som man ville åt.

Valfångare är nog ett duktigt folk, men inte alltid trevligt.

Ett sällskap som en gång väckte en viss uppmärksamhet, trots att de varken var rusiga eller bråkiga, var ett gäng amerikanska metodister, som en sommar reste till kongress i Stockholm.

De flesta av dem voro väl kanske svenskättlingar, men språket var engelska. De fyllde nästan hela matsalen vid middagen och lade sedan beslag på både konversations- och rök-salongen och vid alla bord spelades kort nästan hela resan. Då de även voro ganska högljudda, var det knappast trivsamt, trots att skrattsalvorna klingade. Det var en samling glada människor, men de inlät sig inte i resonemang med utomstående. Jag försökte mig på en liten intervju med ett par, som talade bruten svenska, men fick tämligen knapphändiga upplysningar. Hade man varit tränad i engelska, så hade man säker fått veta vad man önskade, utan att fråga, ty inbördes voro de ganska frispråkiga, både herrar och damer.

Ett markant inslag i resandeströmmen var tyska fribiljettsresande, som tidvis översvämmade färjan. De kommo familjevis och voro förstås överallt, men voro i regel hyfsade människor, som inte gjorde något förfång var de drogo fram, varken på ett sätt eller ett annat. De hade sitt wurst och brot i rygsäcken och åt förstas alltid, när väderleken så tillät. Någon gång kunde de möjligen kosta på sig en slät kopp kaffe, utan bröd, men i regel besvärade de inte restaurangen med någonting alls. Jag minns en familj, Vater, Mutter und zwei kinder. Mannen var en liten, blyg natur, som när han gick ombord i Sassnitz, ängsligt frågade om det blåste hårt på sjön. Jag svarade som sanningen var att det var full storm. Han vände sig då till sin bättre hälft, en stor kraftig madam, och undrade om det inte vore bäst att stanna i land och resa på sjön en annan gång. Hon knuffade den stackars mannen huvudstupa ombord, med beskedet att hade de kommit så långt så skulle de också till Sverige. Annars måste de ju betala för ett nattlogi i land, då de kunde tillbringa det mesta av natten på färjan alldeles gratis, det borde han väl förstå utan mycket resonemang. När vi kom ut tog städerskan hand om barnen och stuvade ner dem. Var den stackars mannen blev av vet jag inte, men frun hittade jag lite varstans under resan och i ett högst bedrövligt skick. Hon spydde ner sig och sin omgivning, så man fick akta sig för att komma för nära. När jag, kanske en smula elakt, frågade henne var hon hade sina barn, gav hon mig bara en ilsken blick till svar. Samma svar fick jag på fråga om de skulle stanna ombord och följa med i retur, eller de skulle gå i land och bli i Trelleborg över natten, det var bara en familjescen av många, och jag tror knappast att den frun bestämde flera resor till Sverige.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Sjösjuka.

"Det vore nog tjuisigt att resa på sjön, bara man sluppe att bli sjösjuk". Den visan har många resenärer med rätta sjungit. Ja, sjösjukan är en 'rälåg' åkomma, obehaglig, vidrig. Jag känner den från de första tio åren av mitt sjömansliv. Den kan plåga sina offer nästan till döds och den väljer dem nästan i blindo, i det att den inte angriper den till synes svagaste utan härjar alldeles på måfå, utan hänsyn till kroppsstyrka, disposition eller hälsotillstånd i övrigt. Stora kraftiga manfolk ha kunnat bli alldeles tillintetgjorda under det att små klena flickebarn som kommit direkt från landet och fått anställning ombord klarat sig alldeles utmärkt. Någon verklig bot eller medicin mot sjösjuka tror jag inte mycket på. Det enda som så småningom hjälper är övning, träning och övning. En resa på tre, fyra timmar är ju heller ingenting att bäva för, även om man skulle nödgas skänka fiskarna en bättre frukost. En iakttagelse som man ofta gör, är den att sjösjuka personer, kanske särskilt damer, i regel vänder sig mot vinden när de känna sig illamående. Det känns väl liksom lite friskare då, men så kommer det surt igen, över dem själva och andra. Att spy i lovart har emellertid nästan blivit en sport, som verkat rent av smittosam och det gällde att var på sin vakt, så man inte blev "bespottad", när man försökte ingripa och hjälpa sjösjuka människor en smula tillrätta.

Under första världskriget, då färjan ofta överlastades med folk, som tätt sammanpackade överallt, ohämmat spydde på varandra och på sig själva så att det blev en enda stinkande röra, omöjlig att beskriva, en till synes döende massa, som dock levde upp igen efter fyra timmars kval. Det var inte mycket som kunde göras för den i deras arma benägenhet, men alla besättningsmän som kunde göra något, de gjorde det, om det så bara gällde ett glas vatten.

Många roliga episoder voro även att notera från sjösjukefronten. Ett brudpar på resa söderut hade det inte alls behagligt, när frun försökte ta mannen om halsen och gnällde fram: "Kyss mig en gång till innan jag dör", samt därefter öste hela bröllopsmiddagen över honom. Det var alldeles omöjligt att vara medömkannde vid sådana tillfällen och många liknande.

Vi hade i tidningskiosken en liten näpen fröken G. I stilla solskensväder hälsade hon inte på vem som helst, men en dag då hon satt böjd över en hink och spydde ohejdat, kunde jag inte låta bli att tilltala henne och fråga hur hon mädde och då ville hon gärna veta om det inte fanns någonting som kunde hjälpa mot sjösjuka, eller så att man åtminstone kunde slippa spy. Jag sade som sanningen var, att jag inte visste någon effektiv hjälp, men gav henne rådet att ta några ärtor i munnen, så slapp hon åtminstone spy så länge hon hade dem i mun. Hon frågade om det skulle vara kokta, vilket var svårt för mig att bestämt avgöra, men hon skickade en smörgåsnisse efter en halv skolåda med okokta ärtor. Jag hade inte tid att avvakta resultatet, men förstod att hon spottade ut ärtorna och då kunde de ju inte hjälpa. Sen talade hon aldrig med mig varken i lugnt eller stormigt väder.

Ett gäng svenska studenter hade varit i Tyskland och festat om så att de voro rätt högljudda och skralade visor före avgången. De samlades på backen strax för om kommandobryggan och s.k. sjöng: "Herr kaptan sätt maskinen igång". Sången eller rättare sagt vrålet irriterade både kaptenen och andra och han skickade mig bort för att tysta ner dem, med det resultatet att de ökade oväsandet och började uppträda både spefullt och hotfullt. Jag bråkade med dem så länge jag gitte och då det strax var tid för avgång väntade jag på hjälp av "sjöberg", bara vi kom utom piren, ty vinden var ostlig och kraftig. Så snart vi passerat piren ryckte sjöberg in. Skutan tog sats och dök mer så att hela backen sköljdes ren och studenterna föstes ihop i en enda klump. Fem minuter senare hängde de över relingarna, både i lovart och lä och spydde så att det gol i dem. Ett par vita mössor seglade i väg som måsungar bort mot Dvaisidens klippor. Auf wiedersehen. Jag kunde inte låta bli att meddela dem att nu hade kaptenen fått maskinen igång och det var de väl nöjda med, för det hördes inte mera sång under resan. Föga upprymda stapplade de tysta i land i Trelleborg. Tack vare sjösjukan.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

För resande som ha möjlighet att foga sig efter omständigheterna att kunna sköta sig som de äro sjuka till, spy nät det behöva, eller gå och lägga sig när de inte kunna vara uppe, är ju inte sjösjukan farlig fast den är otrevlig. Men det finns en annan kategori av sjösjukepatienter. Sådana som. Trots allt illamående måste arbeta, och det i regel hårdare än vanligt. Ett par små kvinnliga postelever stod en gång i rännstenen nedanför postvagnen, darrande och likbleka och spydde så de tjöt. Den tjocka rödfärg son i flera lager påsmetats deras tunna läppar, rann neråt mungiporna som snusränder på tandlösa gubbar. De stackars töserna gnällde ynkligt om lite dricksvatten. Jag skaffade dem detta och skulle just gå därifrån, då en barsk herre i postvagnen röt åt dem att komma upp och arbeta så att de kunde bli färdiga tills de kom fram. Stackars små töser. Jag hjälpte dem upp i vagnens dimmiga innandöme, där postsäckar från Indien, Kina, Labrador, Brama-Putra och alla andra platser på jordklotet, tömdes på sitt dammiga innehåll, så att bacillerna yrde i luften och gjorde den så tjock att man knappast kunde se varandra. Denna luft skulle otaliga gånger pumpas igenom ett par sjösjuka flickebarns otränade lungor, innan deras arbete blev färdigt och de kunde få lite andrum att spy ifred. Hade dessa flickor mod att härda ut, humör att inte ge sig och kurage att fortsätta att träna upp sig och gå igenom ekluten både på land och vatten, så är det väl möjligt att en vacker dag påträffa dem som höga och kanske snäsiga funktionärer i Bräcke, Jönköping, Falkenberg eller var som helst i vårt avlånga land, ty sådana är människorna, som väl är.

Det har påståtts att vi besättningsmän njuta av att se våra medmänniskor plågas av sjösjuka, men detta är inte riktigt, ty dels hade vi alltför många egna erfarenheter av vår egen tränings-tid och dels voro vi tämligen hyggliga människor, men nog frestades vi ibland att dra på mun när vi såg hur bakvänt vuxet folk ofta kan bära sig åt, så snart deras eleganta cirklar bli en smula rubbade, när vi såg hur högfärd och stolthet kan pressas samman och sjunka ihop, samt ersättas av rent mänskliga företeelser, bara för lite oskyldig sjösjuka.

Nej, vi njöt inte av andras svårigheter. Tvärtom räcktes hjälpande händer från alla håll när det behövdes.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

När livet är som bäst.

Naturligtvis skiftade livet i både dur och moll under trettio år, fast jag får säga att beträffande tjänsten och arbetet ombord, så dominerade de trevliga och angenäma. När livet är som bäst, är det ju arbete och möda, och från den synpunkten kan man heller inte klaga. Vi var en relativt stor besättning. Ett sextiotal som tillhörde järnvägen, men alla hade sin arbetsuppgift och full, ja ibland överfull sysselsättning, evad färjan var i trafik, eller den var upplagd. Var den i trafik så skulle den ständigt vara putsad, ren och snygg, mässingen nyputsad varje morgon och alla fönster strålande klara. Fartygets standard fick inte sjunka med åren.

Låg färjan upplagd, hade arbetet en annan karaktär. Då skedde, i mån av tid och omständigheter, grundlig översyn av fartyget, från köl till topp, in- och utvändigt. Målning, rostknackning, polering och putsning av inredning och möbler. Matroserna utvecklades med tiden till verkliga målarmästare, under befälets sakkunniga ledning och skarpa tillsyn. Timmermännen hade på sin lott alla smärre reparationer, att t.ex. plocka ner och sätta upp inredning i hytter och salonger, så att fartygsplåten blev blottad och tillgänglig. Min kollega, som var äldst i tjänsten och sålunda även min förman, var något av en tusenkonstnär och väl förtrogen med ett järnfartygs alla finesser och dess, i många fall, invecklade sammansättningsteknik och jag fick lära mig många knep av honom. Engelsmännen som byggt "Drottningen", hade en raffinerad förmåga att dölja just de skruvar man skulle börja med och det var ibland en hel vetenskap att kunna ta loss en panel eller en pilaster på rätt sätt. Men arbetet var både intressant och roligt. Och tiden gick fort.

Även s.k. grövre arbeten kom på vår lott, såsom däcksdrevning, reparation och förstycning av däck, durkar och trall mm och vi båda hade under årens lopp lagt in flera hundra meter däcksplank och drivit flera tusen meter däcksnöt, tak och durkar. Visserligen hade vi litet tillfällig hjälp de sista åren, men huvudparten av arbetet fick vi allt göra själva. Dessutom skulle vi timmermän vara andra kategorier, matroser, maskinmänniskor, elektriker, städerskor och andra, behjälpliga i deras arbeten, när det var något trä med i sammanhanget, eller vår hjälp behövdes. Vi hade alltså många husbönder och fingo på så sätt inblick i många slags yrken. Det kunde därför bli mer än lovligt bråttom för oss de sista dagarna av uppläggningsarna, då allt skulle vara klart till trafik igen på viss dag, och ett otrevligt jäkt, om något oförutsett inträffade, t.ex. en läcka i salongstaket gav sig tillkänna i sista minuten. Då kunde det bli en hiskelig fart på ett par stackars timmermän, som i dylika fall kände ansvaret tungt och fick göra sitt yttersta för att allt skulle bli klart i tid. Men vi var överens om tagen och i regel gick det bra.

Vi kunde därför, när vi, var för sig, slutade vår anställning, ta varandra i hand på att vi försökt göra vårt bästa och i känslan därav behålla ett angenämt minne.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Hårda resor.

Många tusen resor har "Drottningen" gått över Östersjön. Tjusiga, härliga, stolta sjöresor, i strålande solskensdagar, i trolska månskensnätter, i daggfriska sommarmorgnar eller i ljumma kvällstimmar, resor på exakt fyra timmar och tio minuter.

Både besättning och passagerare ha njutit av underbara solupp- och nedgångar, av Rügens kritvita kustprofiler med dess yppigt grönskande bokskogar.

Men den goda färjan har även klarat annat väder. Hårda resor i mörka, stormiga vinternätter, resor som varit oerhört frestande både för fartyg, besättning och resenärer, resor som nonchalerat både tidtabeller och tågplaner.

Det var en Julafton. Årtalet har jag tyvärr glömt. Vi gick från Trelleborg tidtabellsenligt kl. 11:12 på kvällen. Mitt gäng hade haft fredag och således tagit ut julfirandet i förväg. Det hade blåst hårt hela dagen, men det ökade på kvällen och när färjan lämnade hamnen var det mer än storm. Vinden var NO med orkanbyar och våldsamt sjö och överspolningen frös ögonblickligen till isgator på däck och i trappor, så att det var förenat med verklig fara att förflytta sig, i synnerhet som färjan slingrade våldsamt.

Så snart vi lämnat hamnen och det blev tid därtill, gjorde jag en rundtur till alla ventiler, sidoportar och annat riskabelt, som kunde behöva tillsyn och justering. Komna knappt mittsjöss, hade babords ena livbåt slitit sig loss och hoppat ur kropphulten, samt hängde i taljorna och slog så att det var rena underverket att den inte slog alldeles sönder, eller hoppade i sjön. Ett lika stort underverk var det att vi lyckades få den surrad, utan att någon av oss glattade i sjön från en sådan slingrande rutschbana, som det isiga däcket var. Men efter ett par timmars hårt arbete var den nödortfigt surrad och följde verkligen med till Sassnitz, dit vi kom efter ett par tre timmars försening.

När äntligen kommit så långt att vi skulle backa in till hamnen, grävde färjan ner sig i sjön med aktern, så att jag var fullt övertygad om att hon skulle sjunka utanför hamninloppet. Att vistas på vagndäck var omöjligt och flera vagnar sletos lösa. Det fåtal kappsäckar som stuvats på bagagehyllorna akter, hade spolats fram under de förliga vagnarna. Märkvärdigt nog, så höll akterportarna stånd den gången. Annars hade vi sjunkit. När vi kom innanför pirarna hade vi en meter vatten på vagndäck akter och den ena dörren till första klass hyttavdelning hade sprängts och vattnet forsats ner i stora gången. När vagnarna slutligen rullade över broklaffen, var det en dödstrött besättning som stapplade till kojs vid 6-tiden på juldagsmorgonen och märkvärdigt nog blev det ingen godstur på juldagen, så vi fingo 'ta oss igen' några timmar innan vi började ställa i ordning efter nattens väder, få livbåten på plats och röja upp på vagndäck.

Enn annan hård resa hade vi från Sassnitz en nyårsafton några år senare. Vi lämnade hamn kl. 16:10 och kom inte fram förrän på nyåret. Nordosten kom även då, rytande redan vid hamnhålet och det dröjde till fram mot midnatt innan vi kunde pejla Arkona akterom tvärs. Vi satt på själva däck och försökte äta vår nyårsgröt. Gröttallriken hade mellan knäna för på bordet kunde ingenting trivas. Skutan satte våldsamt och vi kunde inte köra full fart ty då gick aktern under och sjön fyllde vagndäck. Flera gånger rusade sjön över akterportarna, både förifrån och akterifrån, så det såg hemskt ut och ingen kunde vistas på vagndäck utan stövlar. Vagnsurningarna lossade ständigt och det var ett både ansträngande och farligt arbete att passa dem. Det var skönt att få gå till fredag den nyårsdagen.

Den farligaste av alla resor jag varit med om på "Drottningen" var den som inträffade under sockerimporten år 19???. Sockret importerades i specialvagnar, som visserligen voro starka och välbyggda för sitt ändamål på land, men alldeles odugliga för färjetransport i storm, då de saknade såväl bromsar, som öglor eller andra möjligheter för riktig surring på färjan. När därför denna kom ut i rumsjö, lossnade de provisoriska fastsättningarna och hela vagnsättet på styrbordssidan satte sig i rörelse och med väldig fart körde fram och tillbaka. Tyvärr hade

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

de vanliga stoppklossarna av trä, som annars brukat läggas tvärs över spåren, strax förut utbytts mot vanliga stoppskor, som visserligen äro utmärkt bra på en bangård, där skenorna ligga stilla, men på färjorna föllo de av vid minsta rullning. På några ögonblick var hela det tunga vagnsättet löst och körde med ryslig kraft mot akterporten och så fram igen för att ta ny sats omöjliga att hejda. Allt löst som fanns vräktes i deras väg, domkrafter, koppel, spakar. Allt körde de över eller föste undan. Slutligen gav porten vika, riglar och stöttor sletos och porten gick upp. Då vågade en medföljande tullman livet och sprang in mellan vagnarna. Han hade fått syn på en reservsko (stoppsko) på insidan och lyckades placera den just då vagnsättet rusat fram till förliga bufferten. Han höll den i handen och följde efter hjulen så att det blev ett ögonblicks andrum och några koppel kunde hakas på och situationen var räddad. Ja det hände på ett hår att få hejd på den vansinnigt oroliga lasten och därmed avvärja en hemsk katastrof. Vi kom lyckligt hem även den gången och lyckades även få den utslagna porten indragen så att broklaffen kunde firas ned och de otäcka sockervagnarna i land.

Träklossarna kommo åter i bruk.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Räddning av skeppsbrutna.

När "D.V." den 10 november 1940 på morgonen lämnade Trelleborg, blåste det ganska hårt nordvästlig vind, men sikten var god. Som vi hade vinden på låringen, rullade hon häftigt och vagnarna fordrade ständig tillsyn. Då vi gått en timmes tid och det började ljusna upptäcktes en kantrad ångare något öster om vår kurs. Båten låg alldeles på sidan och när vi kom närmare såg vi människorna uppkrupna på däckshuset lovartsida, ivrigt vinkande. Det var ett tiotal man och vi kunde snart höra dem ropa på hjälp. Färjan styrde ned och lade sig i lovart om dem, samt försökte dämpa sjöhävningen genom att gjuta olja på sjön. Båten rullade våldsam samt så att man kunde tro att den skulle gå runt när som helst. Det såg riktigt otäckt ut. Vi försökte sätta ut en livbåt, vilket inte var så lätt i den hårda sjön. Båten var bemannad med en duktig styrman och fyra d:o matrosar, vilka lyckades klara sig för den breda avvisarlisten, som vid varje rullning hotade dränka dem. Särskilt en gång såg de hotande ut då styrman i rätta ögonblicket satte sin starka axel emellan och fick båten klar. Komna ner till haveristen var det inte trevligare där att gå i lä om båten, som hivade svårt, och där kasta en lina ombord. De skeppsbrutna stackarna band linan om livet och kastade sig huvudstupa i sjön, samt halades upp en och en av livbåtens folk. När så fem man hade bärgats, rodde man "hem" med dem och så i vattnet med dem igen och halade upp dem på färjan. Jag kunde aldrig tro att en man kunde vara så tung att dra ut vattnet och fem männen i livbåten hade haft ett ansträngande arbete innan de kommo fram med sin last. Så snart den siste halats upp, roddes båten tillbaka och bärgade de kvarvarande fem på samma sätt. Allt gick bra och även livbåten kunde efter några misslyckade försök "huggas" och hissas oskadad ombord. Jag behöver inte säga att de stackars skeppsbrutna togos väl om hand och bäddades ned efter kallbadet. Färjan fortsatte sin kurs och så länge vi kunde se haveristen så flöt den. Den blev senare bärgad.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Långt ifrån riskfritt.

En vacker dag i slutet av oktober 1942 var tyska färjan "Deutschland" som vanligt på väg till Trelleborg med godsvagnar och "permittenter", som blivit den vanliga benämningen på krigsfolk som skickades till Norge. Vädret var vackert och färjan hade hunnit ett gott stycke förbi mitsjöss, när den blev torpederad av en u-båt, varvid hela akterpartiet slets sönder och de grova balkarna, däckförbindning och förtöjningspällare tillika med andra järnkonstruktioner, rullades ihop som papper och rycktes högt i luften. De stackars människor som befunno sig i närheten, slungades i sjön eller massakrerades. 17 människor dödades och 29 sårades. Den svenska färjan "Konung Gustaf V", som befann sig ett stycke efter, skyndade till undsättning och båda kommo så småningom in till Trelleborg, där ambulanser förde de skadade till lasarettet.

Det blev givetvis helt stopp i trafiken och "Deutschland" låg en tid kvar här, innan den gick till Malmö för reparation.

Jag hade aldrig förr sett ett torpederat fartyg och inte kunnat föreställa mig en sådan hemsk sprängverkan av ett enda skott. Om torpeden träffat midskepps, så hade det blivit småsmulor av hela färjan och av allt levande ombord. Nu tog den i själva aktern och ändå blev förödelsen så fruktansvärd.

Elva människor drunknade och sex döda hittades ombord och blevo begravda i Trelleborg.

All trafik på Sassnitz upphörde och dirigerades över Malmö, tills lugnare förhållanden inträdde. Men minfälten lågo kvar och drivminor irrade länge omkring i farvattnet. I dagsljus kunde man väl upptäcka dem när den hade en smula "fribord" över vattnet, men i mörker och dimma, eller när de lågo alldeles i marvatten, voro de osynliga. Man fick hoppas på Änglavakten.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Sjöfolk.

En kall stormig vinterdag, på väg mot Sassnitz, passerade vi tvärs Arkona, en liten holländsk koff, eller tjalk, som vi tyckte låg alldeles i marvatten, ja ibland långt under. Av det lilla skrovet syntes just ingenting alls, utom kajutkappen, som ännu var över vattnet. Storskotet hade slitit sig och bommen med det bottenrevade seglet, slängde obarmhärtigt från den ena sidan till den andra, så att vi väntade var minut att riggen skulle gå överbord. Hustrun, som väl var "bästeman" ombord, tog rodret medan mannen förgäves sökte fånga den farliga bommen. Han stod i vatten till midjan och försökte kasta lasso om bomnocken, vilket var lönlöst. Slutligen kunde han ta sig fram till segelfallen och fira seglet i däck. Vi höllo så nära som möjligt och frågade om han ville ha hjälp att komma upp under land, där han hade möjlighet att ankra och reparera sitt skot. Erbjudandet avböjdes och koffen dejsade vidare för stagfocken i väg mot Stettin-hållet. Ett litet ansikte syntes i kappluckan, men fick sig en hurring av 'mutter' så att det försvann. Koffen flöt så länge vi såg den och dagen efter låg den i Sassnitz hamn. En bogserbåt hade gått ut och bärgat in den. Men den låg inte länge där. Trots stormen hade den gett sig i väg med sin tunga last och sitt nästan obefintliga fribord. Det är inte att undra på att fartyg går under. Det är ibland mycket konstigare att de klarar sig.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Ett Fel. --- På gott och ont.

Den kära "Drottningen" vars goda egenskaper jag städse vill minnas och som jag på mitt enkla sätt försökt att framhålla och i någon mån klarlägga, hon hade även ett fel, ett verkligt konstruktionsfel – fast osynligt – som ofta vållade besvär och som åtminstone vid ett tillfälle vållade ett missöde, och kunde blivit en olycka av betydande mått, men som vid ett annat tillfälle med säkerhet räddade flera människoliv.

Ankarklysen voro felriktade och ankaren beknepo sig när de hivades dikt an. Men de måste hivas dikt an, ty annars frestades spelet för hårt och ankaren förde oväsen i sjögång. Vi arbetade förtvivlat en stormkväll i Trelleborgs hamn för att få ut ett ankare när bogsertrossen sprungit och färjan missade läget, samt drev ut i hamnen och törnade mot en kaj. Som tur var, fanns inget fartyg i vägen, ty då hade det värsta kunnat hända. Nu inskränkte sig det hela till en skamfilad kaj och ett par krossade livbåtar. Kockums ingenjörer tittade sedan på klysen, men jag vet inte om de gjorde mera vid dem.

Vid ett tidigare tillfälle var det emellertid en stor lycka att ankaren sutto fast.

När färjan låg till varvs i Göteborg skulle skrovet renknackas och målas utvändigt. Fyra man stodo på en ställning vid vattenlinjen rakt under babords ankare. Ett antal målare sysslade vid ankarspelet. För att komma åt överallt, skruvade de loss alla skruvar och bromsar. Ankaren sutto beknipna i klysen, men för övrigt lösa.

Jag blev så rädd när jag upptäckte faran, att jag knappast vågade röra bromsen. Felet blev till större nytta än skadan det vållat.

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Avslutning.

"Drottning Victoria". Du ståtliga fartyg, vars däck jag haft förmånen få trampa i över trettio år, som med säkerhet och elegans burit min ringa person tiotusentals resor över Östersjöns vatten, under alla årstider, alla slags väder, i strålande sommarsol, under rytande vinterstormar, under krig och fred, bland ismassor och minfält, inom vars smäckra relingar jag under lika lång tid haft mitt andra hem. Du hade ett fartygs alla goda egenskaper och det var en verklig tjusning för ett sjömansöga att se dig stolt stäva in i hamn, eller att betrakta ditt äggrunda, välformade skrov i en torrdocka.

Tack för de lyckliga åren.

John Svensson

Trettio år som sjöman vid Statens Järnvägar.

Av John Svensson

Tågfärjan "Drottning Victoria".

(Fritt efter Den flygande holländaren)

Jag vet ett skepp , som går och går
men aldrig går i kvav.

Som seglat snart i femtio år
på samma gamla hav.

Det gått i solig sommarbris
mång tusen resor hän.

Det gått i vinterstorm och is,
sin uppgift troget än

Och intet skepp är kändare
och mera sett i hamn.

En flygande holländare
som bär en Drottnings namn.

Det kännes på sin höga bog
och skrovets smäckra form
och på sitt sätt i vind och sjö
att rida ut en storm.

Och väktarn på Arkona fyr
väl vet vem skutan är.

Han pejlar in den kurs hon styr
och vet vad namn hon bär.

Och resenärers tusental
nog minns mång' tjugig färd
med "Drottningen" från Trelleborg
ut mot en fjärran värld.

Så har hon gått och gått och gått
och följt magnetens nål.

Hon haft så brått, så brått, så brått
emot bekanta mål.

Hon plöjt båd' rak och krokig kurs
men hållit tiden väl.

Hon gjort sin plikt i ur och skur
mot tåg och tidtabell.

Ett rykte som vill sippra ut
jag kallar oförskämt.

"Att 'Drottningfärjans' tid är slut
och hon bör bli kondämd.

Väl har det gamla skrovet fått
sin törn – och sprungit läck.

Men giv det några plåtar blott
och ett par nya däck.

Sen kan hon gå i ur och skur
i sommar, vinter, vår,

sin gamla trade – tur – retur
ännu i många år.

en bättre skuta finnes ej
och har ej funnits än.

en ny blir aldrig lika bra
som gamla "Drottningen".