

OVE ALLANSSON

OMBORDARNA



Ove Allansson

Ombordarna

SAGA Egmont

Ombordarna

Omslagsfoto: Shutterstock
Copyright © 1971, 2021 Ove Allansson och SAGA Egmont

Alla rättigheter förbehålles

ISBN: 9788726881158

1. e-boksutgåva
Format: EPUB 2.0

Denna bok är skyddad av upphovsrätten. Kopiering för annat än
personligt bruk får enbart ske efter överenskommelse med förlaget
samt med författaren. SAGA Egmont Ombordarna

www.sagaegmont.com

I

1

Oljecisterner i Persiska Viken.

Oljecisterner i Europas utkanter.

Med tretton knop kröp Tania mellan Persiska Vikens oljecisterner och Europas.

Hon lastade på fjorton, sexton timmar. Lossade på tjugofyra, tjugoåtta timmar.

Via Suezkanalen tog en resa Mena al Ahmadi Kuwait-Rotterdam ungefär tre veckor.

Då i början av femtiotalet räknades Tania med sina 18 000 dödviktston till superklassen. Ännu hade inte den tankfartygstyp segrat som har ett enda däckshus akterut. Tania var ett midskeppsbygge och längs tankdäck trampade kobryggans tusenfoting. Vid oväder var den upphöjda kobryggan en någorlunda säker förbindelse mellan akterbygget och midskeppet.

Under kobryggan ormade rörledningar och ur det gröna tankdäcket växte svampställen av röda, blå, gula, svarta och bruna ventilrattar till de trettiotvå lasttankarna. Vid lastning-lossning öppnades eller stängdes ett sjuttiotal ventiler för hand av pumpman, styrmännen eller någon matros.

Tania hade en besättning på fyrtiotvå man. Varje måltid var besättningen uppdelad på fem olika mässar. I salongen åt skepparn, chiefen och överstyrman. Det övriga befälet åt i befälsmässen. I underbefälsmässen eller korpralsmässen åt båtsman, timmerman, pumpman, svarvarn och elektrikern. Manskapet åt i manskapsmässen. Ekonomipersonalen, utom stuerten

som var befäl, åt i ekonomimässen. I salong och befälmäss vita dukar, maten finare upplagd och med mera grönt.

Även manskapet hade enmanshytter. För folk som kom från styckegodsbåtarnas tvåmanshytter var enmanshytterna naturligtvis ett framsteg. När ytan för koj, byrå och garderob var frånräknad hade Tanias manskapshytter en fri durkyta på nära två kvadratmeter. Samma fria golvyta fanns i styckegodsbåtarnas tvåmanshytter, där blev det bara en kvadratmeter per person.

Matros- och motormanslönen var efter 1953 års avtal 540 kr i månaden. Högsta tillägg tioårstillägget på 60 kr. I tankfartygstillägg tillkom 6 % av lönen: för en matros med tioårstillägg 36 kr.

Utan övertid arbetade dagmännen 6×8 eller 48 timmar i veckan. De vaktgående gjorde 7×8 eller 56 timmar. För kockar och mässfolk föreskrev sjöarbetstidslagen 7×9 eller 63 timmar.

Åtta timmar blev långa i maskinrummets kvava hetta, längre än uppe på däck där det ändå fanns syre.

Men kanske bar kockarna tyngsta bördan.

De heta dygnen i Persiska Viken och Röda Havet hade förmågan att tänjas ut, ge känslan av att Tania alltid fanns i vatten där solen snuddade masttopparna. Ilsket vitfräsande bet solen fast, vägrade släppa fartyget. Fanns vindar var de heta som dieselavgaser. Verktyg och ledstänger rostade av handsvett.

Likt taggiga ödlor kröp ockrafärgade, violetta och svarta berg längs Röda Havet. Taggiga ryggar skar sönder himlen. Men även bergen var sönderskurna, sand vällde fram i sprickor och dalar: öknarna innanför bergen rann över.

I Persiska Viken var öknarna drivbänkar för oljepirar. Vid pirarna tog hettan strupgrepp. Luften dallrade. Inåt öknen blixtrade solen i cisterner och oljeshejkernas senaste vrålåk. Cisternerna var samtidigt en lista på de egentliga makthavarna runt Viken: Esso, Mobil, Gulf, Caltex, BP, Texaco, Shell och Standard Oil.

Ibland låg himlen täckt av gulbrunt dis, nersmittad av öknen. I speglingar svävade oljecisterner på himlen.

Ibland sandstorm, sanden trängde in överallt, i mässar, hytter, munnar, öron, näsor.

Pirarna ledde till landgångsförbudets stängsel och bevakade port. Endast högre befäl tilläts gå iland. Men på piren ägde resten av besättningen rätt att titta ner i vattnets oljemosaik eller besöka cantinan och läsa sanningarna i Det Bästa.

Uppe i Europa mötte oljepirarna långt ute till havs. Långt från städerna mötte maratonpirar som stötte bort människan från städernas värme eller kyla.

Europa vill inte veta av människan ombord.

Europa vill bara suga till sej oljan.

För några ombord växte dessa funderingar med åren, växte allteftersom tankfartygen blev större och oljehamnar och pirar kom att ligga allt längre bort från bebyggelse.

Men redan på femtiotalet var de långa pirarna svåra, låg oskyddade vid oväder. Timma efter timma slet Tanias däcksfolk med vajrar och trossar.

England ägde många pirar, långt utstickande.

England flöt där som en förbannad igelkottsfisk.

Ibland fick de känslan av att piren växte från fartyget och in mot land, att fartyget var det enda säkra.

Många gånger var en landtur livsfarlig. Vågorna slog över pirarna.

De landhungriga svor, vägrade låta sej besegras. Dånande kvällar trevade vajertrasiga händer utefter pirarnas rörledningar, trevade in mot land där ljusen många gånger var färre än väntat.

Färre än väntat och ofta sittande kring cisterner och vaktstugor.

Bussar går bara två gånger om dagen och aldrig så här sent, sa trygga röster ur vaktkurarna.

Taxi för helvete! Taxi finns väl. Jo. Motvilligt talade rösten i telefon. Väntan. Efter någon halvtimma kom taxin. Vart ska ni då? Det mesta är stängt. Då får dom öppna.

Sent en kväll på Englands västkust rullade taxin in i en by med upplysta hus, men inget hus var öppet för dem som kom med olja till belysningen, till kraftverken. På djävulskap lyste pubarna intensivast, men innan de hann ur taxin var klockan elva och röster dånade: Time gentlemen please! Desperat bad de på återväg mot piren taxin stanna vid ett hus. De steg in bland häckarna och fram till ett fönster. Därinne satt en man vid en brasa. Mannen höll näsan över en bok och i handen glittrade ett glas. På bordet en flaska whisky. Ursinnigt började en av dem knacka på fönstret, en till. Mannen släckte läslampan och mot brasan såg de hans silhuett innanför fönstret.

Har ni nån whisky att sälja, här blåser så förbannat kallt! skrek en av dem och upprepade frågan med munnen mot rutan.

Skulle mannen därinne ta illa upp? Nej, en dörr öppnades och i skydd av dörren frågade mannen om de var norrmän. Norrmän, nej. Vi är två svenskar, en finne och två holländare. Jasså, några norrmän var här och köpte en flaska i förra veckan. Jag är ingen handelsman, men unnar er gärna en flaska i det här vädret. Han

hämtade flaskan, redovisade noga vad han gett, ville inte ha extra betalt. Han kom närmare tröskeln, gungade av och an, tittade utåt mörkret och blåsten, tittade inåt, tycktes fundera över om han skulle bjuda in dem. Stängde sakta dörren och önskade lycka till. De drack ur flaskan och for till vaktkuren och piren. Vinden slet och ville skala av kläderna när de trevade utåt.

Efter lossning föll en hotande skugga över Tania: tankrengöringen. Systemet med butterworthslangar och roterande munstycken räckte inte till för att göra rent de trettiotvå lasttankarna. Däcksmanskapet fick ner i tankarna genom trånga manluckor. Djupt därnere i plåtfacken förvandlades jungmän, lättmatroser och matroser till arbetssardiner inlagda i råolja.

Övertid och arbetsdagar på sexton, arton timmar var inget ovanligt. Gällande sjöarbetstidslag av 1949 tillät 24 övertidstimmar i veckan eller 1 248 övertidstimmar årligen.

I de kvava tankarna stod många inte ut med att arbeta i oljeställ eller overall och hur de än gjorde var det svårt att bli ren. Fotogen var det enda som bet, men den gjorde huden ömtålig och rödflammig. För att slippa vaska sej varje rast och för att inte grisa ner i inredningar bad de mässman bära ut maten på tankdäck. Sittande bland rör och ventiler fick de ibland känslan av att tillhöra de utstötta.

Vid jobb in på nätterna bredde de ut tomsäckar, presenningsbitar och tog trasor till huvudkuddar och törnade in ute på poopdäck, alltför trötta för att vaska sej. Nästa morgon skulle de ner i tankarna igen. Besvärliga tankrengöringar pågick dag efter dag.

Det fackliga intresset var dåligt. De få som höll igång Fartygsklubben, en flytande lokalavdelning av Sjöfolksförbundet, fick nästan dra folk till skeppsmötena

trots att de under kanske en vecka försökt varva upp intresset och påpeka att det var viktiga frågor som skulle behandlas. Men här spelade även språksvårigheter och Tanias många olika nationaliteter in.

De få fackligt intresserade menade att genom aktiva fartygsklubbar kunde man driva på Sjöfolksförbundet så att förbundet i sin tur drev på rederier och myndigheter. Någon påpekade bittert att redarna var de egentliga lagstiftarna. Redarna satt inkrupna i sjömanslagen, i sjöarbetstidslagen, i bostadskungörelser. Överallt stack redarnas plommonstop fram.

Tanias fyrtiotvå man var organiserade i fyra olika fackföreningar: Sjöfolksförbundet, Stewardsföreningen, Maskinbefälsförbundet och Fartygsbefälsföreningen.

Knacka rost, mönja och måla var salva mot tankrengöringens skitjobb. Men fanns också jobb som gick utanpå vanligt underhållsarbete. Tiden var fortfarande den före nylontrossarna, fortfarande splitsade man vajrar och trossar ute i båtarna, fortfarande kunde man känna doften av färsk manilla.

Någon gång var matroserna nere i rått hålet: maskinrummet. I verkstaden slipade de skrapor, rosthackor eller mejslar. Matroserna avskydde de där besöken. I Viken och Röda Havet låg maskinrumstemperaturen ofta på 45–50°C. Fattades syre därnere, dieselmaskineriet sörplade in det mesta. Ventilationen var dålig trots att Tania räknades som hypermodern och ännu inte hade två år på haven. I Tanias maskinrum mötte matroserna samma syn som på äldre båtar: motormännen ledde luft från luftrören vidare längs rännor av presenningsbitar för att få syre till arbetsplatsen.

Lika illa var det i pumphusen, flämtande och blinkande i det ovana dagsljuset brukade pumpman sticka upp

nosen för att få luft.

Luftkonditionering ingick inte i det hypermoderna. I hytterna rådde det gamla systemet med fläktar och vindfångare utstickande ur ventilerna.

I heta farvatten kunde komma en mattighet som drabbade allt, inte bara facklig aktivitet. Man orkade inte läsa, inte ens spela kort. Arbetsdagen hade sugit ur kraften, lusten att bryta monotonin. Efter jobbet satt dagmännen där halvnakna, från ljugarebänkarna stirrande utåt havet. De kände dagshettan gå över i aftonhetta, en hetta ändå uppfattad som svalka.

Kanske uppfattades inte havet som monotont. Däckarna räknade sej som lyckligare lottade än maskinfolket. Däckarna tyckte om att kunna se havet, att under arbetet kunna lyfta huvudet och se ut över vidderna. Slapp de bara tankrengöring.

Många kände igen plasket från tumlare och delfiner, visste: när jag nu lyfter huvudet finns de där, hoppande i bogvågorna. Ännu gjorde tankfartygen inte större fart än att tumlare och delfiner tyckte om att följa, ibland i dagar.

Andra ljud: klatschanden av kraftiga stjärtfenor tätt intill fartygssidan. Ljud av stora fiskar, kanske hajar, djävulsrockor. Man visste inte riktigt och det satte fantasin i rörelse.

Flygfiskar i solfjädersformeringar.

Ögonblicksspår när flygfiskar snuddade vid långa blankdyningar.

Havet i raseri. Allra minst monotont då.

En ubåt! skrek de när något kupigt steg ur Röda Havet. Det var en val. Ingen hade sett val i Röda Havet, ingen trodde val gick i så heta farvatten. De enades om att valen var en äventyrare, att den kanske tänkte slinka genom Suezkanalen utan att betala avgift.

Suezkanalen: ökenresa på vatten, ökenresa under fjorton, arton timmar. Någon gång grönska: Ismailia, el-Quantara med franska sjukhuset och vinkande nunnor. Tania gled också förbi kontrollstationernas oaser, förbi radiomasternas minareter.

Ofta såg de engelsmännens flyg, i luften eller på flygfältet vid Lilla Saltsjön. De satt mitt i storpolitiken, diskuterade den sällan. Inte så få ombord tyckte det var bra att engelsmännen hade baser vid kanalen. Engelsmännen eller "lajmjosarna" kunde man lita på. Sjöfolkets massiva arabfientlighet gick igen också ombord i Tania. Få funderade över att kanalen rätteligen borde tillhöra egyptiska folket.

Suezkanalens ändhållplatser skickade ut svärmar av tjingsarbåtar. Tjingsa for tjingsa! Allt såldes eller byttes. Kanske grundlades arabhatet genom kontakter med mindre nogräknade affärsmän.

Kanalen var Port Saids huvudgata, en gata för havens långtradare. Från den gatan kunde man titta in i Port Saids tvärgator.

Även om kanalkonvojerna dominerades av tankfartygen var styckegodsbatarna många. De nordgående konvojerna splittrades så fort de hunnit ut i Medelhavet: många styckegodsare tog ut kurs för Libanon, Syrien, Turkiet, Grekland och Svarta Havet. Den konvojkärna vars kurs var västra Medelhavet och Gibraltarsund splittrades snart av Medelhavets "breda" vatten och olika farter.

Men i Suezvikens och Röda Havets smalare vatten var det annorlunda, fartygen umgicks långt före eller långt efter kanalen. Suezvikens röda berg var både mål- och startflagg för dagliga havskapplöpningar.

Solen en tubkikares brännande öga, som någon höll för nära fartyget, liksom för att kontrollera allt.

Kom sjöfolk till havskapplöpning utan pompa!

Klädsel svett.

Tillställningens talare ibland lugna, ibland vrålande.

Talare: befälhavare eller maskinchefer under rederipressens dödviktston. Människor som i sin tur pressade andra människor och maskineri till det yttersta. Vi måste hinna upp till Suez och kanalen så att vi inte missar konvojen och får ligga och vänta på nästa.

Vi ökar några hack till! Hör inte vad du säger! Jasså, bullrar hon värre nu. Javafaen, det här är ingen skogspromenad. Va? Skakar värre också. Ja, det hjälps inte. Vi måste öka några hack ytterligare. Flyger maskineriet i luften kan man inte säga annat än vi gjort vårt. Gjort vårt sa jag! Vårt!

Och rederierna växte.

Kapplöpningarna söderut var fridsammare, utan extra forcering. Mellan fartyg med ungefär samma fart kunde kapplöpningarna bli långa: ända uppifrån Suezviken och ner till södra Röda Havet, kanske förbi Bab el-Mandeb, Tårarnas Port. De matroser som jobbade ute på tankdäck kunde dag efter dag lyfta huvudet och kontrollera läget: hon går om oss sakta men säkert den där liberiatankern, i går låg hon några kabellängder akterut, i dag ligger hon tvärs.

Ofta såg de andra fartyg än maskindrivna. I Suezkanalen, tätt intill kanalskoningen, kröp gaissorna: segelpråmar med uppsvängd för. De större arabseglarna, dhowerna, dök upp på vidare vatten. Ur natten eller ut från någon ö kom de smygande med spända hajfenssegel.

Sent en kväll i Arabiska Sjön girade Tania överraskande hårt styrbord. Några matroser vid babordsrelingen upptäckte ett svagt ljus långt nere vid vattnet, intill fartygssidan. En mast kom svepande, en till. Masterna snuddade vid de utstickande vindfångarna.

Matroserna såg ner på en dhow, kanske på väg från Persiska Viken till Zanzibar eller Mombasa i Östafrika. Yrvaket stirrande och med benen i kors satt en gammal arab därnere, framför honom en liten handlykta, det enda ljus dhowen förde.

Araben höjde händerna över huvudet och skrek något om Allah. Från Tanias bryggvinge kom en megafonröst: Arabdjävlar, arabdjävlar...

Själva hade de en arab ombord, men han var uppassare i befälsmässen och räknades som civiliserad, serverade, bugade och gick i kortbyxor. Dessutom kom han från Libanon: en förmildrande omständighet. Men fullständig dispens från arabhatet fick han aldrig, kallades omväxlande Arabdjäveln eller Araben. Han talade god engelska, förstod troligtvis också skandinaviska.

Ende greken ombord kallades Greken, ansågs snäll och godmodig. Han var salongsuppassare och i femtioårsåldern. Greken brukade jaga ifatt folk ute på däck, berömma hustru och avlägg. Gift i Caracas Venezuela hade han åtta barn. När Greken fått någon att stanna höll han upp åtta fingrar och skrek: Eh, åtte bambinos in Caracas eh, Andreas, Gregorius, Anna, Heleas...

Medan Greken vrålade fram namnen flaxade de väldiga mustascherna i luftdraget. För varje barn fällde han ner ett finger innan uppräkningsen fortsattes. Efter uppräkningsen slog han sej för bröstet och tog som slutkläm: Allright, åtte bambino, children eh, bueno eh!

Ombord fanns elva nationaliteter. För en svensk tankbåt i utefart inget ovanligt, tvärtom.

Finnar, norrmän, balter och danskar räknades inte som utlänningar. Tyskar och holländare räknades nästan som

nordbor, men spanjorer och italienare var utlänningar, liksom Greken och Araben.

Kanske var de olika nationaliteterna skydd mot monotonin. Greken var man inte trött på, inte på det som ibland skymtade: Greken hade varit polis men fått sparken för att han varit för snäll mot brottslingar eller påstådda brottslingar.

I och för sig beklagliga bråk mellan skandinaver och italienare kunde ge innehåll åt enformiga dygn.

Många tillverkade skydd mot monotonin. Timmermans skydd kom med den inte alltför regelbundna posten.

Timmerman själv kom från trakten av Piteå, det fanns en sträng skönhet över hans kutiga kropp och mongoliska drag. Han gick linkande, gav intryck av att nyss ha kastats av hästen vid någon ryttartävling utanför Ulan Bator eller annan ort i Mongoliska Republiken. Lyckades timmerman någon gång få tillstånd att köpa ut en flaska blev de små ögonen ännu mindre: smala springor.

Timmerman hade hittat en tysk äktenskapstidning. Med hjälp av Svarvarn satte han in annons. Efter tre, fyra månader började det verkligen komma brev. Först några åt gången, men skörden växte och till slut kom överstyret med famnen full, både besvärad och imponerad. För att inte skörden skulle minska satte timmerman in nya annonser. I annonserna bad han om foto och kunde snart tapetsera hytten med leende kvinnobilder.

Under lyckade lördagskvällar begärde timmerman hjälp med kinkiga handstilar eller översättning av svåra meningar. Timmermans hytt brukade fyllas av hjälpsamma människor, som sinsemellan och utan att bry sej om timmerman diskuterade breven och de kvinnor som växte fram ur breven. Timmerman själv satt där och förde breven allt närmare de krympande ögonen. De såg honom aldrig besvara ett brev.

Många läste timmermans tyska kvinnobrev och Europa gick och kom eller rättare: stack fram sina långa pirar.

Fantastiska ting inträffade när de en gång lossade i La Spezia Italien: lossningen tog tre dygn. Många såg kanske de tre hamndygnen som en dröm.

Efter La Spezia blev det åter England.

Långa resor Persiska Viken-England.

Luft fri från oljestank existerade inte. Kletiga av råolja och brännolja slet de på däck och i maskin. Ibland vid kritiska situationer tillsammans, manskap och befäl. Då kunde något av sjöns omskrutna kamratskap skymta. Men när allt löpte som det skulle fanns inget kamratskap mellan Tanias befäl och manskap. När en kritisk situation var avklarad gick man var och en till sitt, till olika mässar, hytter och förmåner.

I den dagliga rutinen överhalade manskapet pumpar i maskin och i pumphusen. De bytte läckande, ångväsende T-rör och kopplingar ute på tankdäck. De reparerade, slipade, justerade, indikerade. De kannhalade hjälpmaskiner och huvudmaskinen. De gjorde tankrent, splitsade, målade, mönjade, vaskade. Vakterna gick av och på. Man skulle nog gå dagman, sa vakterna. Man skulle nog gå vakt, sa dagmännen.

Kannhalning av huvudmaskinen gjordes det dygn Tania låg vid pir. Ofta orsakade kannhalningen att maskinfolket tvingades till övertid istället för att få ut intjänade fridagar. Fridagen kunde annars ha hjälpt dem till en tur bort från piren och oljetanken. När kannhalningen var klar var Tania ofta färdiglossad och gick ut för ny resa till Viken.

England-Viken. Viken-England.

De läste timmermans tyska kvinnobrev, de läste årsgamla tidningar, de läste böcker, mest deckare och reseskildringar. De spelade kort, stirrade ut över havet,

spelade kort, stirrade ut över havet, samtalade, grälade, slogs, försonades, grälade, slogs... De gjorde mera till och alltsammans gjorde de omigen och omigen och omigen. Men mest svettades de. Solens svetslåga följde Tania. Ibland frös de, tycktes inte finnas mellanting.

Försenade av oväder utanför Portugal och i Biscaya hamnade de i nytt oväder. Eller var det kanske samma oväder som ökade till orkan i Irländska Sjön. Isande vindar högg av vågtopparna och ville också hugga människor från Tania. Den lilla oljeplatsen de skulle in till låg på Englands västkust och hette Barrow. De hade julprovianten liggande där, hade beräknats in några dagar före jul. Redan försenade hindrades de av orkanen, lotsarna kunde inte gå ut och det skulle vara omöjligt att förtöja. Lastade liknar tankfartyg ubåtar i övervattensläge. Sjöarna slog över, tankdäcket var en malström där de olikfärgade ventilrattarna liknade maneter och rörledningarna havsormar. Inte ens på kobryggan mellan akterbygget och midskeppet gick man säker. Julaftonen ransonerades färskvattnet, men ransoneringsen på öl släpptes tillfälligt. All proviant var på upphållningen när man fyra dagar senare kunde förtöja.

Inte alla fartyg klarade ovädet med Tanias småskavanker: längre söderut i Irländska Sjön bröts en Onassistanter i två delar och elva sjömän omkom.

Från Englands västkust till Persiska Viken och därifrån till Geelong Australien: fyrtiosex dygn i sjön, piren i Viken räknades inte som land. Men ändå: förändring, förändring! Ordern på Geelong innebar att traden Viken-Nordeuropa bröts.

Någon makt stötte Tania allt längre ut mot det som i grekisk mytologi kallas det mörka Okéanos, de okända strömmar och vatten som omsluter landvärlden. Även pirarna övergav Tania, hon lastade från flytande

oljetentakler som försvann i bojvidunder för att sen dyka nedåt och förvandlas till ledningar som kröp längs havsbotten inåt land. I gungande motorslupar kom män och bogserade de flytande slangarna till Tanias sida, där de hivades ombord med slangbommarna.

Tania lastade utanför Miri Nord-Borneo.

När hon strök längs Borneo levde de dygn under blixtar, outtröttligt skar blixtar snitt i natten eller den molntyngda dagen.

Blixternas förgrening över fartyget: eldtunnel.

I tunneln blev de etsningar: den holländske andremaskinisten på kobryggan bärande en låda öl. Eller en grupp nere på tankdäck, gestikulerande i språksvårigheter. Eller pumpman med Tanias största rörtång bitande i en ventil.

Blixterna nådde också in i mässar och dagrum, flammade runt den italienske matrosen med det långa cigarrettmunstycket, som ofta retade gallfeber på den finske matrosen Lämsä. Han kallade munstycket satans latmunstycke och påstod att italienaren maskade.

Rökförbudet ute på däck blev komiskt inför elden över fartyget.

Blixterna skar ut kroppar, ansikten. När de flammande dygnen var över såg de varandra som en samling diffusa, bleka människor. Men när de slöt ögonen flammade åter blixterna, tycktes aldrig lämna näthinnorna.

Från Miri avgick Tania till en provisorisk oljehamn norr om Sapporo på Hokkaido, den japanska nordön. Lossningen tog ovanligt lång tid, fyra dygn. Norrifrån kom en vågrät snöyra: kalla vita snören från Sibirien eller Sachalin.

I snöyran hukade cisterner som plåtpaddor, hukade under branta berg. Men i lä bakom ett berg fanns en by, hus med gaskaminer. I ett av husen många kvinnor,

storvuxnare än japanskor i allmänhet, fjärran från gracila Geishamått. Man jämförde och mätte i mässen efteråt, kommenterade också kvinnornas vana att smörja in gästernas ståpickar ur rödvita burkar, välbekanta burkar med välbekant text. Resignerat sa någon: Är vi chartrade av Caltex får man väl finna sej i att pippa med Caltex smörjmedel som glidsalva.

En annan sa: Nu slipper man runka på någon vecka.

Ingen tog upp tråden och talade om de många kvinnotomma sjödygnen, de många dygnen av längtan. Varför skulla man det? Nu hade man färskva upplevelser av kvinnokroppar i gaskaminers sken.

Kvinnor tumlade av och an i Tanias gångar, utslungade från berättarnas munnar. Men alla ombord gick inte iland. Pumpman och styrmännen kunde inte, de hade ansvaret för lossningen och hamnen var ett provisorium. De som frivilligt stannade ombord var mest äldre: Greken, timmerman, förstekocken, Lämsä och några till. Kanske hade de inte gått i land sen de mönstrade. De flesta hade sexton, arton månader ombord: lång törn i tankbåt.

Ombordarna.

Dom som aldrig går iland är ombordare.

Fast egentligen är vi ombordare allesammans.

Tänkte en av Tanias matroser, Erik Nord. Tänkte inne i den varma luvan, långt nerdragen till skydd mot den stickande snöyran.

Ombordarna var ett bra ord. Om och om igen tänkte han det inne i luvans värme. Ombordarna. Ombordarna. En nästan förtjust upprepning medan han kvajlade upp en blöt tross en bogserare lagt av. Den blöta trossen ringlade runt och ut från den snurrande vinschnocken. Båsen Hongkong körde spelet och ansiktet var en röd flagga i snöyran.

Konstig lust han hade att måla alltsammans,
avgångsscenen: Hongkongs röda ansikte, den vita snön
som blev sörja på det gröna tankdäcket, de klabbiga
trossarna, snöyran som suddade ut cisternerna och
berget som i sin tur dolde byn, kvinnorna och de
gullysande gaskaminerna.

Då visste inte Erik Nord att snöns vita snören skulle
följa Tania långt neråt Honshu, mellanön.

2

Någon sa ptoooo som till en häst.

Ptrooooo, ptoooooo...

Långt borta i maskindånet, i knarret, i plåtstönet.

Ptrooo. Nej, nära. I hyttens halvmörker. Försiktigt lyfte Erik Nord huvudet, sökte genomtränga dunklet. Inte ens i halvvaket tillstånd trodde han en häst fanns i hytten, att någon försökte stoppa en häst. Men två skepnader fanns där, två som smugit in i hytten. De satt på bänken vid ytterskottet: fyllebänken. Ovan de två ventilens öga, inte mörkt utan ljust, berättande om gryning.

En av skepnaderna lyfte något som glittrade i ventilljuset.

Ptrooooo!

Trumpeten så klart. Det borde han begripit med en gång. Dom försökte få ljud i trumpeten. Nu kunde han se att den store var båsen Hongkong, den lille matrosen Lämsä. Hongkong i halmsombrero. Lämsä i gul lampskärm med röda blommor och gröna blad. Färgerna kunde han förstås inte se nu, men visste att det var en vacker lampskärm tillhörande pumpman. Tidigare under lördagsnatten hade han sett besökarna i samma huvudbonader, spelat trumpet för dom och andra. Hos Hongkong märkte han en viss kärlek till trumpeten.

Ptrooooo, ptroo!

Hongkong skrattade och försökte igen, samma ynkliga ptoooo.

"Ta hit!" sa Lämsä.

Så ett skärande pip. Erik Nord tyckte det lät som en råtta i målbrottet.

Åter ett skärande pip, men högre och längre än förut.

”Do hör Hongkong, do hör va, nog har en annan anlag,
mosiken kommer or rätt ända, or tratten”, Lämsä lät
stolt.

Erik Nord hade svårt vara allvarlig.

Lämsäs framgång gick Hongkongs ära för när.

Hongkong grabbade tag i trumpeten och Erik Nord föreställde sej att han tänkte: jag som är så stor måste få större ljud än Lämsä.

Hongkong blåste så striporna på Erik Nords huvud fladdrade. Än en gång hördes stoppljudet för hästar.

Bäst låta dom hållas och låtsas att man sover annars går dom väl aldrig, tänkte Erik Nord.

Lämsä demonstrerade åter med ett pip hur det skulle låta och sa undervisande: "Do med din stora trot släpper ot för mycket loft vid sidan."

"Äää, du snackar, ge mej trumpeten ska du få höra!"

Pt00000000...

Lämsä skrattade overseende, tog tillbaka trumpeteten, lät pipet följas av en lång utläggning samtidigt som han gömde trumpeteten bakom ryggen, gömde den för Hongkongs flaxande händer.

Dom sitter där precis som två barn med en leksak dom inte begriper sej på, tänkte Erik Nord och så kom känslan av att tycka om dem särskilt mycket just nu. Han ville inte längre att Hongkong och Lämsä skulle gå, de berättade något utöver det de sa eller gjorde i hytten. Svårt att ta på det riktigt, men det var ungefär så att han låg i kojen och skrattade åt deras försök med trumpeten och samtidigt var det mycket allvarligt.

Ombordare: tankbåtsmännskor. Tania: första tankbåten för tjuugoåttåårige Erik Nord. Han hade

mönstrat henne i Rotterdam efter det styckegodsbåtar slukat sjölivets sex första år, han gick ut 1946.

Efter kriget, men ändå upplevde han kriget: såg spåren, såg ödelagda polska, tyska hamnar. Och Rotterdam. Människor han talade med var öppna sår.

Det Erik Nord såg mognade långsamt till antimilitarism. De vapen han förde ombord i en segeldukspåse var fredliga: en uppsättning märbspikar. Dessa var tillverkade av kasserade ventilstänger, tillverkade av styckegodsbåtarnas svarvare. Märbspikarna hade lettrade mässingshuvuden, pågängade ventilstålet så att ingen övergång kunde kännas med handen eller ses med blotta ögat. I utbyte mot märbspikarna hade Erik Nord sytt sjösäckar, hängkojer eller av klent tågvirke eller najgarn flätat bälten, sjösäckshandtag och fotograframar.

Erik Nord hade gått i lära hos gamla matroser, timmermän och båtsmän. Han beundrade yrkesskickligheten.

Mästarnas fötter bar ibland prov från mästarnas händer, fötterna var klädda i skor flätade av klent tågvirke.

Segeldukspåsen skymtade nu som en mörk klump på skottet.

Ventilen ett hål till gryningen.

Hytten skulle ljusna, blåsarnas drag bli tydligare.

Ptroooooo...

Hongkong hade åter erövrat trumpeten.

Förutom segeldukspåsen och det vanliga bagaget hade Erik Nord fört ombord två andra ägodelar, den ena var trumpeten och den gick inte att hålla hemlig. Men Erik Nord hade också fört ombord en styrmansexamen. Nu bar han den som en mörk hemlighet. Blåsarna visste ingenting. Först var hemligheten ljus eller bara en

hemlighet, men efter några månader ombord blev den mörk.

Under de sex åren i styckegodsbåtar läste han matematikkurser på korrespondens. Mödosamt steg han in i matematiken, läste sen vidare i Kalmar och tog styrmansexamen där. Innan styrmansjobbet i styckegodsbåtar ville han pröva på hur det var att segla i tankbåtar. Kanske inte bara detta, kanske ville han ha betänketid innan steget över till befälssidan. Något tog emot samtidigt som han var klar över fördelarna: renare och trivsammare jobb, bättre betalt, större bostad och många andra förmåner.

Kanske gjorde han fel från början, han kunde burit sin styrmansexamen öppet som en ytterrock, låtit den fladdra. Men han var rädd att mötas av misstänksamhet. Om du har examen varför i helsicke seglar du då matros? Han var rädd för frågorna. Han teg och hemligheten blev mörk.

Hemligheten mörknade därför att Tanias högsta befäl var uniformerat till pedanteri. "Stylen" ombord luktade militarism: här bestämmer jag, gör som jag säger bara så går det bra.

Det lägre befälet fångades in av "stylen", vågade inte eller ville inte visa något som kunde tolkas som kamratskap med manskapet.

Steget över till befälssidan tycktes Erik Nord allt svårare att ta. Bära styrmansexamen ombord i Tania kändes som förräderi. Ändå ville han inte slå bort drömmen om den gode skepparen Erik Nord, som behandlade alla ombord lika, såg att de först och främst var människor. Aldrig tänkte Erik Nord att drömmen om den gode skepparen egentligen var drömmen om den gode diktatorn. Aldrig funderade han över att "stylen" på

Tania hade stöd i lagarna, att dessa lagar kanske förvridit hyggliga människor, gjort dem maktberusade.

Efter lama protester hade Erik Nord låtit sej övertalas att bli sekreterare i Fartygsklubben. Mannen bakom övertalningen var matros Nilsson, som tillsammans med Svarvarn kämpade för att hålla igång det fackliga. Svarvarn menade att förbundet borde gå hårdare fram mot redare och myndigheter, han fick medhåll av både Nilsson och Erik Nord. Politiskt räknade sej Nilsson och Erik Nord till socialdemokratins vänsterflygel. Svarvarn var kommunist. Även om man inte var överens när det gällde hur man på lång sikt skulle nå verklig arbetaremakt var man överens om att sjöfolkets förhållanden snabbt måste förbättras. Framförallt manskapet måste få bättre bostäder, bättre lön och arbetsvillkor.

Under diskussioner och samtal låg Erik Nords styrmansexamen och skavde.

Förrädare? Var han en förrädare med sin styrmansexamen?

Dumheter. Förrädare kunde han inte vara så länge han inte mönstrade styrman. Och nog kunde det finnas styrmän som var socialister och på arbetarnas sida. Förrädare. Gång på gång slog Erik Nord bort de där tankarna. Fortfarande seglade han matros och skulle så göra under sin tid på Tania. Hans fackliga intresse var äkta. Det var redarnas skyldighet att av sina väldiga vinster dela med sej till sjöfolket som gjorde vinsterna möjliga. Och visst hade Svarvarn rätt i att det behövdes ett annat ägandeförhållande. Rederiapparaterna var nödvändiga, men profiterande redare och aktieägare kunde plockas bort. Genom sina fackföreningar eller genom en socialistisk och avbyråkratiserad stat kunde sjöfolket själva äga rederierna.