

## Cooranga i Sydafrika

I mitten av 1950-talet kom en epokgörande nyhet i bruk bland de stora tillverkarna av fartygsdieselmotorer. Den ledande den ledande motorfabrikanten Burmeister&Wain (B&W) i Köpenhamn var väl först på plan med sina innovationer, I initialskedet kallades förändringen överladdning, långt senare turbodrift, när den här metoden tillämpades i bilmotorer passerade den veteranstadiet i maritim miljö.

Det nya bestod i att man utnyttjade avgasernas energi. Dessa passerade turbiner som drev kompressorer som i sin tur levererade förbränningsluft till motorn och möjliggöra ökad bränsleinsprutning och i slutänden högra effekt på propelleraxeln. Tidigare hade man inlett experiment att använda tjockolja som drivmedel, en blandning av restprodukter vid raffinaderierna, tillsammans kom dessa nyheter att bereda maskinpersonalen oerhörda problem.

Transatlantik som runnade en flotta av kylbåtar, Coolangatta, Coolaro och Cooranga, det fartyg som den här berättelsen kommer att handla om. Coorangas yttre skepnad påminde inte om ett lastfartyg, hon liknade en lustjakt med svepande strömlinjer, stäven var utomordentligt fallande, övriga kännetecken, skorstenen såg mera ut som en puckel än en rökgasavledare.

Bristen på behörigt maskinbefäl var stor. I och med detta fick jam mönstra 4:e maskinist eller kvart med egen vakt mellan kl. 8-12 och 20-24. I brist på kyllast kom norrlandsskogarna att utgöra räddningen, resan anträdde med skogsprodukter till Sydafrika, en som visade sig angenäm tur.

En kvarleva som fortfarande hölls i tukt var linjedopet, en procedur som ägde rum när man passerade ekvatorn, var denna sedvänja härstammar från är obekant, dess mål och mening är att med pennalism och en aning sadism överantvarda de olyckliga dopoffren till Kung Neptuns hov. En stor badbassäng stod uppställd på däck, i denna skulle de arma satarna få sin slutgiltiga behandling efter att de först blivit bjudna på vedervärdiga maträtter och drycker. Jag blev utsedd att som badmästare utöva den sista delen i ceremonin. I det jobbet räknades brutalitet som en merit, passagerarna däremot skulle behandlas med silkesvantar. Denna förordning var lätt att efterfölja då dessa bestod av en grupp kvinnliga gymnaster som skulle på turné i Sydafrika, den ena vackrare än den andra!

Telegrafisten som väl närmast kan räknas som bokhållare ombord hade i sina papper luskat ut att jag inte passerat linjen. I maskopi med resten av badpersonalen hade han räknat ut att den som stod i tur att döpas var jag. När sista dopet var avklarat slöt de övriga plågoandarna upp runt mej, greppade tag överallt och vräkte mej i bassängen. Nu skulle de tidigare misshandlade gr betalt för gammal ost, de lyckades över förväntan i och med jag höll på att smälla av för gott!

Första hamn i Sydafrika blev Kapstaden, av många ansedd som den kanske vackraste bland städer. Taffelberget i bakgrunden bländar oss med sin massa, toppen eller "bordet" är ofta dolt av molnmassor. Vill man äntra den här sevärdheten står en linbana till tjänst, att ta sig till toppen via apostlahästarna är en möjlighet som fordrar kondition som de flesta av sjöfolket saknar. En annan sort av berömmelse äger nattklubben "DelMonico", numera sedan länge stängd. Här brukade sjökillarna samlas för förnöjelse och rekreation. Tyvärr kunde inte undertecknad inte delta i de händelser som senare utvecklade sig. Någon av maskinisterna måste stanna ombord och övervaka de ständigt gående hjälpmaskinerna. I det här fallet blev det jag som fick "stopptörn" som den benämndes.

Besättningen på ett annat Göteborgsfartyg, tankern Rudolf Andersson hade också styrt sina steg till D.M.

Många av dessa var tyskar och enligt våra killars sätt att bedöma saken var de ”stora i korken”. Dispyt uppstod som övergick i handgemäng för att slutligen utmynna i råkurr.

Våra boys gick segrande ur striden, polisen hade under tiden slutit upp med en betydande styrka. Vår värste slagskämpe hade under tiden råkat dynga till en polissergeant, en allvarlig förseelse som kunnat få svåra följder. Vår man, en norsk viking talade även mycket god engelska och på så sätt kunde argumentera sitt agerande. Han lyckades med föredömlig advokatur övertyga sergeanten om att det är en självklarhet i ditt jobb att tåla en smäll. Jag tror t.o.m. kämparna tog en drink tillsammans som beseglade deras ömsesidiga respekt. Dagen efter var väl för många just ”dagen efter”. Man tog det inträffade med gott mod, ingen hade blivit skadad och de inblandade en erfarenhet rikare.

Hamnen i Kap är delad i den nya och den äldre avdelningen. Valfångsten i Södra Ishavet var fortfarande betydande, den bedrevs mest av norska expeditioner, skyttebåtarna, de med tunna i masten övervintrade i gamla hamnen i K.S. Andra hade Durban eller Walvis Bay som uppläggningsplats. Hur många av de små harpunerarna som dockade i Kap är svårt att säga, gissar man på ett trettio-tal kommer man nog sanningen ganska nära.

Kokerierna, de stora moderfartygen var under dödsäsongen ute på andra uppdrag. Vi gjorde bekanskap med en av besättningsmännen på ett av Thor Dahls kokerier. Han följde inte fartyget hem till Norge utan stannade kvar i Kapstaden. Han kallades kort och gott för ”Johan på forplan”, forplan betyder backen, alltså fördäck, där han var forman eller bas i benkrossen, den anläggning som maler sönder valbenen. Johan var en makalös historieberättare som kunde locka auditoriet till både skratt och gråt. Förhållandet till isande köld, orkaner, stank och andra vidriga omständigheter skildrades med humor och auktoritet. När man fyllt kvoten 10000 fat valolja blev det fest på kokeriet, nästa firande kom vid 20000 fat. Dessa fester avslutades ofta med allmänt slagsmål, tydligen måste man avreagera sig de ofattbara vedermödor dessa män upplevde i sitt vardagsslit.

Johan talade om att när fartygen bordade varandra i stormiga Södra Ishavet ”kläddes” skutsidan med uppblåsta valkroppar, de enda fendrar som stod pall under de här omständigheterna.

Apartheid eller rasåtskillnadslagarna låg som ett hotande åskmoln över ett av de rikaste av nationer. Vi sjömän fick en speciell folder på många språk som varnade för otillbörlig blandning med svarta och färgade. Trots detta kunde somliga inte respektera landets lagar, hur galna de än var, ett ordspråk säger att man ska ta seden dit man kommer, en tes som är mycket viktig för alla inblandade!

En av killarna blev ertappad med en svart flicka i sängläge. För detta blev han bötfälld och som lök på laxen spöstraff, tio rapp av rottingen. Detta tog hus i h-te. I den svenska pressen, med krigsutbrottsrubriker trumpetade man ut det oerhörda som timat i S:A. Mannen kom efter några dagar tillbaka till fartyget. Han hade blivit berömd eller beryktad hemma i Sverige. Han visade upp ryggslutet, allvarligare skador stod inte att upptäcka. Min personliga uppfattning om det här är att delinkventen själv bar ansvaret och att det blev riksskandal får nog massmedia ta på sig. TV är ursäktat, de fanns inte i etern vid det här laget.

Resan fortsatte till Port Elisabeth, chieften, Knut Salén var en social kämpe och var mån om besättningens välbefinnande, han samarbetade med välfärden, ordnade bussresor, läste lokala avisor för att på så sätt spåra vad som stod tillbuds på den aktuella platsen. Sedan gammalt visste Salén att Port Elisabeth kunde erbjuda en sevärhet, ett terrarium, eller ormgård-grop. Allehanda kräldjur, nästan alla läbbiga att beskåda, den ena arten giftigare än den andra. Vissa av oss lät upp höga rysansvärda tjut när de värsta exemplaren visade upp sina fysionomier. De flesta var ense om att nattsömnen kom att lida ett allvarligt avbrott med alla monster som dröjde sig kvar på näthinnan i avsevärd tid.

Nästa hamn, East London kom att bjuda på andra erfarenheter. I omedelbar närhet av fartyget höll man på med räsläggning, ett järnvägsbygge m.a.o. Arbetskraften var för oss högst egenartad. Den bestod av ett chain-gang, ett kedjegång av svarta fångar, fjättrade av fotfängsel, armarna fria, man skulle ju jobba! De bevakades av en tungt beväpnad polisstyrka. Det här sceneriet lämnade ingen oberörd, många av oss suckade av vanmakt över att mänskliga individer kan behandlas på detta avskyvärda sätt. Syd Afrika med dess enastående klimat, det passar oss nordbor, med tydligt markerade årstider kan med de vitas inbillade överlägsenhet inte hålla sams med urbefolkningen, som bekant är förhållandena annorlunda idag.

Durban kom att bli nästa plats. D. Hette tidigare Port Natal, julhamnen, de första européerna kom hit i slutet av 1400-talet, tilldragelsen inträffade på julafton och namnet ligger till grund för julens tomtar. Som vanligt hade vi lång hamntid, inte p.g.a. strejk bland hamnarbetarna, dessa hade inte denna rättighet men trots att de var strängt övervakade lyckades de hålla nere arbetstakten, direkt maskning straffades omgående, det behöver väl inte upplysas om att jobbarna i lastrummen var 100 % svarta! Knutte, chieften ordnade i samarbete med kyrkan en utflykt till Valley of 1000 Hills, ett reservat eller s.k. "hemland" för Zulufolket, där vi fick vi bl.a. bevittna hur dessa levde och verkade, speciellt intressant, när de i vackra kläder och kanske i brist på sådana exekverade en bröllopsdans med stor inlevelse, Zuluerna, nu en spillra av sitt forna jag beredde på sin tid boerinkräkterna stora problem, med pil båge och spjut lyckades man hålla dessa stången under en ansenlig tidsperiod, hur landet sett ut om man lyckats försvara sina domäner är höljt i dunkel.

Cooranga hade eget fotbollslag som med ringa framgång kämpade i världsserien. En lördagseftermiddag fick vi beskåda fotboll av annan kaliber, Sydafrikansk cupfinal mellan hemmalaget "Natal" och "Western Province", antagligen från Pretoria. Arenan en jättelik oval var fullsatt, hur Knut hade lyckats ordna biljetter är en olöst gåta. Bakom ena målet med höga avgränsande staket höll den svarta publiken till. Matchen bjöd på bra spel, vid full tid var ställningen 0-0, i förlängningen ändrades matchbilden radikalt. Hemmalaget tog helt hand om kommandot, när domaren flöjtade för full tid stod "Natal" som segrare med osannolika 5-0! Centern i N., kung på banan var pappa till alla målen! Tyvärr har namnet på denne fantom fallit bort, han var säkert ett namn för den internationella storfotbollen!

Ny last kom att bestå av apelsiner, destinationen var i början osäker, vissa platser nämndes men slutligen kom besked, vår nästa hamn skulle bli Leningrad eller Sankt Petersburg som det numera heter. Vi hade klarat hamnarna i S.A. galant men på återresan kom de problem jag nämnde om i dagen.

Tjockoljan, bemängd med svavel och andra föroreningar gav oss gråa hår och svettiga skjortor, I avgasrören före turbinerna hade motorfabrikanterna placerat galler för att skydda turbinerna mot avbrutna kolvringar. Dessa galler var svåråtkomliga och behövdes ofta bytas då de koksade igen, fulla av svavel.

Ett tecken på detta var att turbinerna började råma eller böla, ett ljud som nr det hände om natten höll besättning och passagerare vakna. Att byta gallren var inte lätt, först fick man stoppa motorn, temperaturen mellan avgasrören var olidlig, för att skydda sig denna tog man på en ASBESTOVERALL och våta handskar som fick bytas under operationens gång. Endast en man fick plats, i regel var det jag som fick uppdraget, andra skyllde på sviktande hälsa, nåväl, jobbet fick utföras, ca. en halvtimme tog uppdraget och förhoppningsvis skulle patienten vara kry ock rask! Andra vidrigheter men i mycket större proportioner var att cylinderfoder, stora tunga pjäser, vikten kanske två ton. Den olja som smorde cyl. loppnen hade inte hunnit med i utvecklingen, den stod inte emot förbränningen av tjockoljan, därmed blev fodren utsatta för onormalt slitage, när detta nått gränsen, ca. 5mm blev byte av fodret aktuellt.

Kunde man göra detta i hamn var mycket vunnet men ibland blev bytet akut under pågående resa. Någotsånär lugnt väder var ett måste, den tunga kolven och sedermera fodret måste stagas med gajar, matroserna var behjälpliga med detta, de hade större erfarenhet av taljor och avhåll. Nytt cyl.foder baxades fram, oftast med spett, ett speciellt lyftok monterades, B&W maskinerna var kanske de enklaste att byta foder på. Kunde man klara jobbet på 5-6 timmar fick man godkänt betyg, hände något eller några detaljer upp sig kunde tiden fördubblas, Vi som utförde det här skitjobbet var urlakade som skurtrasor, den som tror att maskinrumstjänst är sötebrödsdagar tar gruvligt miste!

”Cooranga förde som sagt passagerare, ett fåtal av dessa var gamla personer i livets slutskede och med en önskan att avsluta sina dagar och därmed begravas till sjöss. Dessa personer hade antagligen en anförvant eller en skötare, de klarade sig inta själva. Om man jämför den inställningen mot den som råder i den infekterade Estoniadebatten är det enkelt att välja sida. Oceanen har väl alltid räknats som helgad begravningsplats, förutom av de svärmare som ivrade om att Estonias vrak skulle bärgas!

Under det år jag seglade i Cooranga var det två äldre personer som fick sin önskan uppfylld. De gravsattes under en enkel ceremoni, kapten Lindberg var officiant, båren draperad med en svensk flagga samt nedtyngd av div. skrotade maskindelar, en begravning så god som någon!

Besättningen var som vanligt blandad, nämnde befälhavare E. Lindberg uddevallare av gamla skolan, Gösta Olsson steward, hökare eller ekonomiföreståndare hade sett dagens ljus i Hunnebostrand, f.ö. kan man inte nämna någon speciell personlighet i besättningen.

När vi sent på hösten 1957 kom till Leningrad och seglade upp för Neva vilket skedde under buller och bång. Man celebrerade revolutionen, 40-års jubileum med stor festivitas, parader, mest militära sådana, men även grupper av idrottsmän och kvinnor visade upp sina färdigheter i det råkalla vädret. Rubelns värde stod högre än dollarn, bortåt nio kronor om man köpte sin valuta av den legala vägen d.v.s. av fartyget. En annan möjlighet att ordna kapital var att sälja kläder. Att finansiera ett landbesök kunde gå till på följande sätt. Man tog på sig dubbel uppsättning av nylonskjortor, sålde den ena, summan räckte till en helkväll på lokal med dans och spel, champagne och rysk kaviar, lyxliv m.a.o.

En episod i samband med ekiperingsaffärerna är värd att nämnas. Några av oss intensivt uppvaktade av spekulanter kom att bevittna dramatik på hög nivå. En ensam polis dök plötsligt upp i ”affärskedjan”, krejerna visste hur man skulle eliminera hotet mot deras verksamhet, en av dem smög bakom ”Tjabotinsky” som vi döpt polismannen till, (T. Var i det skedet världens starkaste man) Mannen i bakhållet ställde sig på knä i höjd med T:s knäveck, en annan måttade en våldsam knuff i bröstet på T. Som tumlade bakåt i rännstenen, som på en given signal flydde uppköparna i olika riktningar. T. Kom på fötter till synes oskadd, blåste frenetiskt i sin visselpipa, greppade sin revolver och tog upp förföljandet på den ende som var synlig. Huruvida jakten kröntes med framgång är inte känt men för oss som blev vittnen var detta dramatik på hög nivå.

Lite längre fram på paradgatan ”Nevskij Prospekt” kom vi att se ett exempel på kollektiv berusning. Fem marineror, flottister, i en ring, sammanlänkade med grepp om varandras skuldror, samtliga var jättepäckade, sjöng, skrattade och spred gemyt i sin omgivning. Frågan var, hur länge skulle man orka hålla sig på rätt köl? Svaret kom omgående, kvintetten dråsade i gatan utan att bryta närkontakten, sången och glammet på gräsrotsnivå, ingen syntes ledsen att man rett sitt läger på obekväma N. Prospekt.

Många av oss fick problem med sömnen, dygnet runt spred högtalare monterade på höga minaretliknande pelare ut sitt budskap, ljudnivån kanske runt 100 decibel. Musik varvat med vad vi antog vara propaganda, varför ödsla dessa resurser på oss som ändå inget begrep? Efter några dagar utsatta för vad man kan kalla psykologisk krigsföring,

Eller propagandaterror som kom många att närma sig det stadiet där nästa steg är kollaps. Vad jag vet klarade majoriteten av pärsen, sjöfolket kan vara av segt virke i vissa fall, i andra inte.

Till de öronbedövande tonerna av ”Internationalen” stävade vi nedströms Neva. Destination Jacksonville, Florida, USA, alltså Sovjets huvudmotståndare i det kalla krigets dagar, mera följer nästa gång hälsar

John Blad