

Olivia

Ett strandhugg från sjötiden väl värt att minnas ägde rum i Uddevalla. Svenska Lloyds tanker Olivia hade svårt att göra sig gällande på fraktmarnaden. Uppläggning av det i Lübeck byggda skeppet om 18260 ton kom att bli den verksamhet som rederiet trots allt förlorade minst på.

Uppläggningsen vid Hästepallarna i Uddevalla gick i långbänk, mot alla odds blev tiden inte enbart långsam och enformig. Tre av oss, samtliga maskinister och med namn från floran, Blad, Gren och Skog blev uppmärksammades i en förstasideartikel i Bohuslänningen, vi tre blev avtalade att stanna ombord för underhåll och vakttjänst. En fjärde man, vi kan kalla honom konkurrent om de eftersökta jobben höll ut en kort tid men blev förflyttad.

Enligt rullan ankom vi Uddevalla 25:e mars 1969, om vi räknar fram några dagar till månadsskiftet kom många av episoderna att utvecklas som löpande aprilskämt. Byfjorden var täckt av ett tumstjockt istäcke, bogserbåtarna Tim, Tom och Top hade vissa svårigheter att göra fast förtöjningarna där Strandpromenaden numera förskönar området.

Besättningen mönstrade av, endast vi de nämnda blev kvar, som livlina med Skeppsviken hade vi vår motorlivbåt men denna uppenbara svårigheter att klara isen. På grund av de dåliga kommunikationerna med landsidan blev en del klareringar hafsigt utförda. Tullarna glömde helt sonika bort vårt lager av öl och brännvin, 157 flaskor blev kvar och samlade damm i Olivias vinkällare som var placerad i centerkassen enligt rådande terminologi. Kylan behöll sitt grepp, isen hotade sätta stopp för livbåten, telefon var ansluten men kabeln till land tålde inte sin egen tyngd, den hängde fritt ca 200 meter och detta orsakade ideliga avbrott i telekommunikationen.

Från rederiet hade vi fått kärva direktiv, hjälpmotorerna och de skottska pannorna, alstrare av värme och lyse fick inte gå i drift. Detta var abnormt! Skulle vi och fartyget gemensamt frysas ner i det rådande klimatet? Problemet löstes galant, att fingera en eller annan felaktighet på hjälpmotorerna och som måste ”åtgärdas” och med påföljande provkörning, dessa ingrepp i hjälpmaskineriet gav tillräckligt med energi och för värme och belysning. Ett gasolkök gjorde tjänst i byssan.

Den fjärde mannen hade när vädret mildrats inköpt en motorbåt, ca 14 fot och med inombordsmotor, allt av låg kvalitet, motorn gick inte och skrovet läckte som ett såll, mannen fick som sagt förflyttning men skulle hämta strykjärnet vid tillfälle, det lilla sjöspöket liknade ett strykjärn! Olycksjollen låg förtöjd vid fallrepet.

En morgon var strykaren försvunnen, skulle någon vilja stjäla denna farkost som mest vållade bekymmer? Nej, svaret gav sig självt. Fånglinan pekade neråt spänd som en fiolsträng,



båten hade sjunkit men inte nått botten, det blev att snabbt dra kniv och avlägsna spår efter en fd flytande likkista. Detta och några mindre miljöbrott hände i Byfjorden men borde vara preskriberade vid det här laget.

Tidigare när Olivia stolt seglade på långa resor hade två motormän från Österrike eldat i pannorna och skött sina vakter. Dessa hade blivit kvar och fått en fristad i inredningen som bestod av ett trettiotal hytter. Killarna var lovade av fjärde man att disponera var sin lugar men vart skulle detta leda? Kom polisen på dem och hade de inte klara papper kunde vi ställas inför skranket för trafiking som det så vackert heter numera. Problemet löste sig, de unga männen insåg att tillvaron ombord på en upplagd tanker saknade det allra nödvändigaste!

När vädrets makter tillät började vi operation rädda mellanölet. Genom tullens försumlighet hade ett parti öl av bästa holländska kvalitet blivit infrys, inte av kyla utan av andra orsaker. Vår avmönstrade ekonomiföreståndare (hökare) stod som ägare av drickat. Öl är färskvara och vårt lager närmade sig sista datum.

Att hjälpa en kamrat, i det här fallet hökaren föll sig naturligt. Många, dock inte barn blev kunder av påsk-pingst-midsommar-och semesteröl. Lagret tog slut i augusti.

Mellanölet såldes till självkostnadspris och stewarden fick igen sina pengar! En viktig sak var kosthållet. Tidigare var vi bortskämda med god och närande föda. Nu var det slut på sötebrödsdagarna, vi fick själva brassa käket efter bästa förmåga, matpengar ingick i hyran och vi provianterade oftast innan nöden stod för dörren. De kulinariska kunskaperna lämnade mycket övrigt att önska och i anledning av detta fann vi för gott att hålla skeppsråd.

Rådet beslöt att vi borde anställa en hushållerska. Annons infördes i Bohuslänningen. Ett fåtal svar hörde av sig. När den arbetssökande erfor att anställningen var maritim blev det knäpptyst i luren. En sökande lovade ställa upp trots att vi lagt papperen på bordet.

Kandidaten befann sig på avtalad tid i Skeppsviken, damen med sällskap äntrade livbåten som glatt dunkade ut till moderskeppet. Intervjun med den tilltänkte husan blev väl närmast farsartad då Gren pga. skilsmässa inte kunde betala sin tredjedel av lönen och Skog var febersjuk och kunde inte delta i förhandlingarna. Efter sammanbrottet i underhandlingarna beslöt vi att Gren som den mest kunnige skulle basa i byssan och att disken inte fick skjutas upp till morgondagen!

En bil av det märkliga varumärket Opel-Amason inhandlades för en billig penning, bilen var skriven på mig, dvs. Blad. Den stod i alla väder parkerad vid kaféet i Skeppsviken. Psykologien sade att en så gammalt och risigt fordon är det ingen som knycker och detta stämde väl. Polisen ringde en gång till min hemadress och ville veta ägarförhållandet kompletterat med frågor hit och dit.

Vi fick problem med livbåten som likt en istadig mula vägrade framfart. På kort tid hade ett tjockt lager musslor (skäl) växt fast i botten och otyget måste fjärnas, ju förr dess bättre. Badstranden i Skeppsviken valdes som (o)lämplig slip. Båten var tung, den var avsedd för 20 personer men halvvägs upp på stranden rensade vi ena sidan, sjösatte gick ut och vände, ny strandning och andra sidan rönt samma behandling. I det läget kom sällskapet ”Rädda Skeppsviken” på plats och med ganska bryska ord förklarade at vi förorenat badstranden. Vi insåg vårt fel men vi hade ingen annan utväg, berget av musslor lastades



ombord och stranden återställdes i sitt ursprungliga skick. Som en försonande gest bjöd vi kverulanterna ombord för att provsmaka den musselsoppa vi tänkt anrätta av avskrapet. Räddarna avstod från denna invit, musslorna sänktes i havet och miljöbrottet var väl av ringa art?

Akra förhållningsspelet, nu gäller det moderskeppet, hade sedan länge tarvat översyn, lagren var slut men var hitta nya? Inspektör Leimalm kontaktades, vi hade mätt upp axeltapparna och efter detta konstruerade och svarvade Lundby Mekaniska Verkstad nya lager, Leimalm kom själv till Skeppsviken med dessa nya delar. Tidigare hade vi eldat upp pannorna, det fordrades ånga för drift och från att ha skramlat förskräckligt spann spelet som en katt med väsende ljud när sliderna som styrde ångströmmen i de dubbelverkande cylindrarna.



Spelet i bästa trim behövdes för förhållning. På Sörviksvarvet sjösatte man den första av de 230 000 tons tankfartyg som varvet hade i beställning. Gick något snett och den sjösatta tankern fortsatte sin färd skulle vi kunna komma i farozonen. Som preventiv åtgärd förhållade vi Olivia till säkrare ankarplats med hjälp av bogserbåtar och ett tiotal manningar som skötte det löpande arbetet. Allt gick bra, jättetankern gick snabbt sitt spår i beräknad bana och vi najades omsorgsfullt fast i Hästepallarna igen!

Rederiet Svenska Lloyd fyllde etthundra år 1969. Gren var mest aktiv i telefon kontaktade kontoret i Göteborg och påtalade att man glömt bort oss, de övriga fartygen hade firat jubileet med pompa och ståt! Vi fick löfte att vi rakt inte var diskriminerade, inspektör Leimalm greppade saken och ankom Uddevalla en av sommarens vackraste dagar. På Gustavsberg avnjöt vi en festmåltid väl värd att celebrera en hundraåring.

Dansen och festligheterna pågick oförtrutet, tiden gick fort, på vår begäran att restaurangen skulle hålla öppet på utsträckt tid kunde krögaren inte sträcka sig så gärna han än ville. En helafton tar också slut och att ha firat jubilarerna med festivitas kändes stort och lämnat bestående minnen som ännu känns aktuella.

Vid ett tillfälle hade Gren förlängt färden med livbåten till centrala staden och fått motorstopp bland fritidsbåtar av luxuösare framtoning. Problemet kunde inte lösas på plats men Gren fick hjälp, en yngling med fart erbjöd sig kontakta oss som var kvar på Olivia. Killen kom, nästan flygande i sin helt moderna plastbåt och jag fick lift ända in i Bäveån till kajen där nu Bohusläns Museum ligger. Där låg även vår livlina motorlivbåten som för tillfället var satt ur spel. Felet var för stort för omedelbara åtgärder. I det läget passerade en snipa i ek av uppenbar Orustkaraktär, en kustens skönhet och till råga på allt kände jag skepparen, Johan Dahl. Denne man blev vår samarit. Johan var vid det här laget pensionär, han var en av de första att lämna stenindustrin till förmån för Uddevallavarvet som byggdes upp efter krigsslutet. Av naturliga skäl sviktade hans minne om min ringa person men efter förklaringar om min släkt var isen bruten. Denne hedersknyffel bogserade en skadad men inte utslagen motorlivbåt till rätt plats. I ungdomen hade Dahl seglat eldare i Svenska Lloyd och var väl insatt i Medelhavets och Lloyds fartområde. Båda skepparna som bistått i nöden gjorde detta på ideell basis och här fick vi liksom i öläffärerna bevis på att sjöfarna håller ihop och stöttar varandra!

Nästa episod motsäger det påståendet. Bland semesterfirarna i Skeppsviken fanns en bekantning från ett fartyg men som vid den aktuella tiden avslutat tiden till sjöss. Återseendet präglades av strama tyglar. Vår avdankade sjöbjörn antydde i insinuanta ordalag att på ett så ståtligt skepp borde finnas sponken i överflöd och erbjöd sig att komma ombord i akt och mening att få en eller annan dragnagel till livs.

Att avböja visiten vållade inga problem, vår semestrande badgäst stannade kvar några dagar i Skeppsviken. Helt säkra kunde vi inte vara på nattligt besök. För att undvika kontakt av det slaget vinschade vi upp fallrepet på nätterna, mannen lämnade playan med oförrättat ärende och för oss tre gick tillvaron åter i normala gängor.

En läcka i propellerboxen vållade problem. Hur vi än bar oss åt ville en minimal rännil sippra ner i en länsgrop i det av tystnad behärskade maskinrummet. Vid ett tillfälle ville polisen kolla vår verksamhet då man upptäckt oljespill i Byfjorden. Två man kom tillstädes, en veteran och en yngre från polismakten skulle granska sakernas tillstånd. Länsgroparna rönt mest intresse och den på akterkant under propelleraxeln med dess läckage av Byfjordens något gråvulna vatten var vid tillfället nästan fri från emulsion.

Vid en kaffepaus fick jag en pratstund mellan fyra ögon med den yngre polisen, denne rådde mig att ”blånega” om föreningar fanns och åtal kunde styrkas. Inspektionen fortsatte, länsvattenprov från aktergropen ville veteranpolisen ha men hans kläder passade rakt inte att krypa ner i den lindrigt rena gropen. Jag erbjöd mig att utföra ärendet, här fanns poäng att hämta. En tunn oljefilm simmade förargligt på vattenytan men under det tunna skiktet var vattnet fritt från olja. 5 eller 6 fyllda glaskolvar räckte för provtagning. Tiden gick, med spänning avvaktade vi resultatet av proverna. Inga klagomål eller efterräkningar, vår miljövard gick hem i berörda instanser, uttrycket blånek(g)a fick i vänkretsen status som bevingat ord!

I september började saker hända. En resa blev bokad som på grund av Suezkanalens stängning kom att sträcka sig runtom Afrikas väldiga kontinent. Första etappen ändade på Lisnavevarvet i Lissabon för dockning och rengöring av skrovet där bottenvegetationen fått härja fritt. En scen i samband med avgången från Uddevalla spelade tullarna upp. De 157 buteljerna brännvin skulle ha transporterats i land av nämnda tullare men på grund av is

och kyla, lät man av bekväma skäl partiet stanna kvar ombord. Samtliga krus och flaskor fanns ograverade kvar. Ölet var slut sedan länge, som tack för att vi skött tullarnas bevakning av de åtrådda varorna fick vi ovetat av tullchefen som missat sin uppgift.

Att i det läget tiga gick inte, ta emot obefogat skäll låg inte i vår linje, polemik med invektiv följde. Typiskt var att om något skulle hänga upp sig skulle på svenskt maner spriten spela huvudrollen, många detaljer var väl långt viktigare?

10:e september gled Olivia iväg efter nästan sex månader i Uddevalla. De viktigaste händelserna är väl redovisade i min berättelse och nu långt senare är det bara ljusa minnen som hägrar. Hästepallarna är genom Strandpromenadens fullbordan borta som uppläggningsplats, varför inte lägga ett extra namn till den helt suveräna gångbron som då förtjänstfullt skulle heta Olivias Strandpromenad, förfäktar John Blad tidigare inhyst gäst i området.

John Blad