

Radiotelegrafist under ytan

5



## Birger Lindberg från Fjällbacka

Min resa i sjöfararland går vidare och jag kommer till Fjällbacka, en kustort som fostrade många sjömän, bland annat Axel Lind som var timmerman och en av Ningpo-männen som internerades av japanerna under andra världskriget.

Jag har denna gång stämt träff med Birger Lindberg, idag pensionär, som har varit radiotelegrafist i både marinen, handelsflottan och som landanställd.

Birger slår fast att de som har tjänstgjort en längre tid på ubåtar också går in i en kamratskap som varar livet ut. Ubåtsfolket är speciella och håller samman. Jag besökte också Birger ett år tidigare och då var han i full gång med att skriva ner sina minnen från tiden som radiotelegrafist.

## Tog värvning 1939

Efter realexamen i Gävle gjorde Birger som många andra pojkar vid den tiden. Han värvade sig till marinen och visste därmed att en tuff tid var att vänta. Sommaren 1939 började telegrafistutbildningen där Birger också kunde odla sitt intresse för idrott. Han spelade handboll för Brynäs och sedan med Stockholmsflottan.

Mycket av det som hände på västkusten under kriget har dokumenterats, men händelserna på Östersjön under samma tid är inte lika omskrivna. Ett undantag är Jan Linder och Lennart Lundbergs nya bok *Ofredens hav*.

## Krigsutbrottet förändrade gatubilden i Stockholm

Birgers minne är gott och han berättar att när kriget bröt ut kom tre polska ubåtar som hette Sep, Zbik och Rys till Vaxholm och ett polskt segelfartyg, Dar Pomorza, till Stockholmsområdet.

Efter krigsutbrottet skärptes beredskapen i Sverige, speciellt i marinen som hade rustats upp jämfört med andra vapenslag som hade nedrustats under mellankrigstiden.

Så mycket folk inkallades till Stockholm att regementen och andra förläggningar inte räckte till.

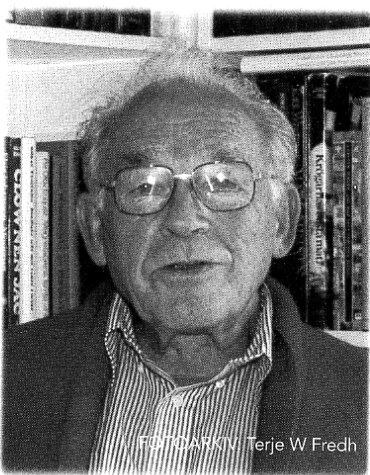
– Liljevalchs konsthall och Cirkus blev tillfälliga logementen, minns Birger. Med många unga män på samma ställe var det inte alltid så

lugnt och på vissa ställen var flottans män inte så väl sedda. Vid entrén till en restaurang i Stockholm fanns en skylt som sade att ”Hundar och flottister äga ej tillträde”!

## Ombord på ubåten Hajen

I augusti 1940 låg krigshotet tätt över Sverige och då var Birgers landutbildning klar. Han blev sjökommenderad till ubåten Hajen som hade byggts 1918 med trånga utrymmen efter den tidens standard. Friheten för militär personal var relativt stor men ett större ansvar lades på varje man ombord på en ubåt med minimala utrymmen.

### Birger berättar:



FOTOGRAF: Terje W. Fredh

*Birger började i marinen men övergick till handelsflottan som telegrafist.*

”Första natten fick jag sova på durken mellan torpedtuberna. När jag vaknade hörde jag ingenting, jag var mer eller mindre döv. Torpedoljan skvätte i detta utrymme och först när jag rensat öronen från olja hörde jag igen”.

Birger noterar att i flottan gällde det att lyda blint. Om någon var dum och offentligt missfirmade flottan straffades personen av manskapsrådet. Straffen var brutala och ett vanligt straff var att en grov smärgelduk drogs med kraft över syndarens näsa. Efter detta kunde mannen inte gå iland förrän den svullna och blödande näsan hade läkt.

Trots det hårda och trånga livet ombord trivdes Birger väl på de ubåtar han tjänstgjorde i. Han minns minorna och är idag förvånad över hur dessa farliga vapen hanterades. Experter från marinen desarmerade minor och fick småsummor i ersättning. Många fiskare buntade ihop minor de hittade i päronliknande plåtbojar utan att veta att dessa innehöll sprängämnen.

– Att det gick så bra som det gick är för mig en gåta, summerar Birger.

### **Birger berättar:**

”Plötsligt uppfattade vår hydrofonist ljudet från en ubåt. Vi låg mellan Gotlands västsida och Nynäshamn. Vi visste att någon svensk ubåt inte fanns i detta område. Detta meddelades till fartygschefen på en jagare som var en bit ifrån oss. Sjunkbomber fälldes över ett stort område med höga vattenkaskader som följde efter den dova knallen. I den här situationen, som ubåtsman, var jag känslomässigt på fiendens sida. Jag kände fasan i att vara där nere i den främmande ubåten och vänta på nästa sjunkbomb”.

Birger var också på en ubåt år 1942 när det tyska fång- och verkstadsfartyget Vestfalen sänktes utanför Pater Noster. Ubåten låg tillsammans med andra marina fartyg i Marstrand. Vädret var stormigt när Vestfalen sänktes och alla fartyg gick mot olycksplatsen. Ubåtens uppgift var att bärga folk som låg i vattnet. Tre kroppar fick ubåten upp på sitt smala däck. Två var döda men den tredje visade livstecken. Han avled dock under återfärden till Marstrand.

### **Började på landradiostation**

När kriget var över gick Birger i land och anställdes vid Göteborgs radio. Därifrån minns han många märkliga situationer när man från stationen skulle leta efter försvunna fartyg. Ett av dessa var före detta Göthabolagets ångare Burgundia som tjänat ut som Nordsjöfartyg och nu sålts till Malta under namnet San Pawl. Till Göteborg kom besättning från Malta och fartyget skulle på lätten gå mot Östersjön. Befälhavaren hade aldrig tidigare varit utanför Gibraltar. San Pawl gick ut vid Vinga men passerade aldrig Öresund. Destinationen var Norrundet. Något dygn senare fick man radiokontakt med fartyget som då låg utanför Smögen! Kaptenen visste inte var han befann sig så lotsarna fick ta in fartyget till Lysekil där skepparen läste sjökort och fick klart för sig var Östersjön låg.

## Det tuffa livet på en ubåt

Livet på, eller rättare sagt i, en ubåt var tufft och fordrade sjömän med goda nerver och god fysik. Många sållades bort vid proven till ubåts-tjänst. Bland manskapet fanns många fiskarpojkar som visade sig vara goda vänner med både sjö och materiel.

Birger berättade om övnings-skjutning med torpeder. Dessa kostade stora pengar och skulle därför bärgas efter övningen. Torpederna vägde flera hundra kilo per styck och det fanns endast enkla lyftgrejer ombord. Vid sjögång var det livsfarligt att komma mellan den rullande ranka ubåten och torpeden som slog mot skrovsidan.

En annan kommendering blev ms Marieholm som var förbindelse-fartyg med många radiostationer ombord. Birgers plats i radiatorummet var liten och det hände ofta att det kom batterisyra på anoderna vilket orsakade en fränt luktande gas.

– På ett vanligt fartyg kan den som mår illa ställa sig vid relingen, sade Birger, annat var det i en ubåt när någon blev illamående. Enda chansen att spy var att sätta en hink mellan benen.

När ubåten Ulven förolyckades 1943 var Birger radioman i ubåten Delfinen som fanns i samma övningsområde. Vi dök i två timmar och hade sedan två timmars ytspaning och så höll vi på.

– Hela tiden tänkte vi på männen som fanns ombord på Ulven. Vi förstod kanske bättre än någon annan deras situation.

## I ångaren Hansas närhet

Birger fortsatte med radiotelegrafisttjänst på minsveparen Bredskär som sattes in att eskortera fartyg mellan Nynäshamn och Gotland. Där gick flera passagerarfartyg och lastfartyg. Till detta kom syd- eller nordgående malmbåtar på väg till eller från tyska hamnar. Flera svenska fartyg, bland annat ss Ada Gorthon hade med stor manspillan sänkts i dessa farvatten och myndigheterna visste också att ryska ubåtar låg och lurpassade på båtarna. Malmen gick ju direkt till de tyska vapensmedjorna och Ryssland satte in många ubåtar för att hejda den svenska malmexporten.



FOTOARKIV: Terje W Fredh

*Maltaångaren som skulle till Öresund men navigerade till Smögen. Bilden tagen i Lysekils hamn.*

## Recept mot förgiftning

Birger berättade om ett annat tillfälle när radion fick larm från en tank där två män hade förgiftats av metanol. Frågan gick vidare till en speciell avdelning på Sahlgrenska sjukhuset där man gav råd mot förgiftningar. Ordineringsen däriifrån var, något överraskande, att ge de förgiftade 20 centiliter etanol. Birger fick fråga en gång till om han verkligen hört rätt. Jodå, etanol skulle vara ett motgift vid metanolförgiftning. Beskedet var rätt uppfattat. Förklaringen var att etanolen skulle tunna ut metanolen och därmed hindra förgiftningen. Birger vidarebefordrade ordinationen till tankerns medicinskt ansvarige, en överstyrman, men fick aldrig reda på hur det gick för männen som inmundigat metanolen.

## Till handelsflottan

Efter åren i marinen övergick Birger i mogen ålder och med mycket rutin till handelsflottan. Idag finns det inga telegrafister i handelsflottan då ny teknik gjort dem överflödiga. Förr hade varje båt av en viss stor-

lek en telegrafist. Denne var en nyckelperson ombord där tjänsten också innebar kamerala göromål.

Birgers första båt var Onstadstankern Palma från Kungsbacka som Birger mönstrade någonstans i den Indonesiska övärlden. Tankern på 60 000 ton gick nämligen i kustfart mellan en rad öar där nere.

– Många gånger lastade vi upp i floder, minns Birger. Floder så smala att grenar från träden slog mot fartyget. Nattetid såg vi flygande hundar bland trädmassorna. Det var överkligt att vara ombord i en så här stor båt inne i djungeln.

Birger kunde också beskåda oljebolagens framfart i jakten på oljan. Här nere fanns oljekällorna i naturen. För att kunna borra brände bolagen ner eller besprutade skogen så att träden dog. Birger fortsatte i Onstadrederiet och kom till tankern Nanny som gick i Medelhavs-fart med olja mellan Libyen till raffinaderiet på Sicilien. Tankbåtarna blev allt större och den största för Birger var Brita Onstad på 340 000 ton. Han mönstrade i Cape Town.

– Man imponerades av de enorma måtten, säger Birger, hon var 45 meter bred med ett djupgående på 27 meter.

## Svenskt rederi världsledande på bilfrakt

Långt innan bilindustrin i Fjärran Östern hade börjat sin satsning på USA och Europa började några skeppsredare i Stockholm att konstruera båtar där man rullade på bilarna istället för att lyfta dem ombord. Nyskaparna fanns i rederiet Wallenius. Fartygen blev allt större och riktigt stora blev de när Japan och Korea satsade på world wide försäljning av bilar. Wallenius är stora än idag men har fått konkurrens av de stora japanska och koreanska bilföretagen som numera har egna fraktbåtar.

Birger blev telegrafist på andra generationens biltransportbåtar som också kunde ta bulklast.

– Fartyget var byggt i Leningrad och det märktes ombord för överallt i alla utrymmen fanns det högtalare, sade Birger. Första resan gick från Tampa i Florida till Ulsan i Korea med bulklast. Där gick lossningen till som så att man bara hade en kran men två man lossade lasten på sex dagar.

### **Birger berättar:**

”Som kustbo har jag alltid varit intresserad av fiske och fisk och på alla platser där jag kom iland ville jag titta på fisk. Ulsans fiskmarknad var som alla andra österländska fiskmarknader fascinerande. Vi vet alla hur svårt det är att få skinnet av en ål. Här såg jag en kvinnlig försäljerska som med tänderna bet av huvudet på ålen och sedan fortsatte att dra av det hala skinnet med tänderna. När bulklasten var lossad byggde man på bildäck för den kommande lasten från någon biltillverkare där borta”.

### **Bilbåtarna blev allt större**

Med tiden slopades kombinationen bulk/bilbåt. De kommande båtarna gick endast med bilar och blev enorma garage där alla båtarna hade namn efter berömda operor.

– Den största jag var på hade 17 däck och tog 6 000 normalstora bilar, säger Birger. 40 stuvare fanns i varje gäng. De körde ombord bilarna från landområden som var enorma parkeringsplatser. Bilarna parkerades oerhört tätt ombord. Sedan hämtades stuvorna med buss och kördes iland för att hämta en ny laddning.

### **På hav och båt kan allting hända**

Havets män och kvinnor får vara med om saker som är specifika för den yrkesgruppen. Allting och ingenting kan hända på en sjöresa. En gång låg Birgers fartyg i Pireus, Grekland, när en dykare skulle göra en rutinundersökning av fartygets botten. Dykaren kom snabbt upp och meddelade att det inte fanns någon propeller! Den låg istället på hamnens botten.

– Som telegrafist fick jag snabbt ta kontakt med rederiet i Stockholm. En ny axel och en del andra grejer flögs ner från Sverige. Tänk om vi tappat propellern i dåligt väder under gång, säger Birger.

Sina upplevelser till land och sjöss har Birger samlat i böcker med bilder. Det är annars tunnsått med dokumentära skildringar om sjöfart i moderna fartyg och speciellt tiden 1939–1975 är dåligt säkerställd. Här lämnar Birger Lindberg i Fjällbacka ett bra bidrag till modern sjöfartshistoria.