Mer från Winter Sun

Jag hade fördelen att arbeta på Winter-båtarna i nästan 20 år.
Mönstrade på Winter Sea 1981 och lämnade över den sista, Winter Sun, till nya ägarna DelMonte den 4:e januari 2000. Var under dessa år på alla sex båtarna ett flertal gånger.
Inom parentes sagt så hade jag en förmodligen relativt unik serie törnar på Winter Sea.
Matros, 3:e styrman, 2:e styrman, Överstyrman och Befälhavare. En törn i varje befattning upp till BFH.
Det hör väl knappast till vanligheterna!
Andra båtar emellan förstås. Så snabbt gick det inte i Salén.

Kalabalik efter avgång från upplag.
1984 var vi upplagda i Bremerhaven. Som mest låg 5 Winter-båtar upplagda och dessutom låg den sjätte och lossade. Det var väl förmodligen den enda gång någonsin alla sex var samlade i samma hamn.
Under augusti hade jag nyss kommit hem efter en 4 månaders törn som 3:e styrman på Winter Wave. Då ringer personalavdelningen och frågar om jag kan åka i morgon. Winter Sun skall tas ut ur upplag och det är brått brått. Bolaget lockade med 2:e styrmans tjänst så visst åkte jag. Man sa inte nej till Saléns personalavdelning om man ville bli uppmönstrad inom de närmsta åren.
Man fick ihop en besättning, men av däcksbefälet var det ingen som varit på Sun tidigare. Avlämningen blev väldigt kort, så en massa information hanns inte med. Det bar sig inte bättre än att vi fick bryta upp medicinskåpet, eftersom vi inte kunde hitta nycklarna. Ett par dar senare hittade Skepparen dem under sitt skrivbordsunderlägg.
Värre var det i lastrummen, ty Winterbåtarna var utrustade med s.k. piggyback luckor bestående av 4 paneler på hjul som staplas i högar om 4. Lyft en panel rulla in nästa osv. Till detta krävdes ett antal hydraul cylindrar, runt 400 st. enbart för hjulen. Under uppläggningen i Bremerhaven hade man överhalat en massa av dessa hjullyftare, gjort rent dem och bytt packningar. Som skulle senare visa sig inte vara av fullgod kvalitet. När vi började manövrera luckorna på resan till Buenos Aires så läckte det hydraulolja överallt i lastrummen. Gällde att hitta alla dem som läckte och få dem täta innan citruslastning. Vilket enbart kunde göras genom att prova oss fram. Efter denna incident infördes strikta rutiner att bokföra vilken cylinder som överhalades och när.

Förstummad Stickan.
Den gode Hökaren Stickan Elenius, sedermera föreståndare på Kaknäs-klubben, var en ivrig förespråkare för sjömansidrott och motion i allmänhet. Jag som storrökare och aldrig idkat nån motion var lite av en nagel i ögat på Stickan, eftersom jag synbarligen inte led av detta.
En dag låg vi i Haifa och lastade citrus, och Stickan hade dragit igång nästan hela besättningen på tävlingar för Prinspokalen, och fick till slut även mig att ställa upp. ”Kom igen nu, du får väl vara solidarisk.” var kommandot!
Fick låna ett par gymnastikskor av någon, ett par tre nummer för stora, sen sprang vi 60m. Hur det gick till vet jag inte, men jag hade den snabbaste tiden av alla ombord. Se då blev Stickan mållös. Det tog ett par tre veckor innan han kunde smälta detta. Jag tror vi kom tvåa det året i Prinspokalen, så nog var Stickan effektiv som coach.
Vid avgång från Haifa hade vi vissa problem med Israeli Navy. De kunde inte förstå hur Zenit Sun kunde lämna hamnen. Någon Zenit Sun hade aldrig kommit in. Förklaringen att vi hade bytt namn medan vi låg i Haifa, ingick tydligen inte i deras standardvokabulär. (Detta var första hamn vi hade efter Saléns konkurs, när båtarna togs över av statliga Zenit shipping och fick nya förnamnet Zenit)

Soppatorsk
Nästa gång på Winter Sun var 1991. Under 1988 såldes de tre S-båtarna i serien, Star, Sea och Sun till Norge med Irgens Larsen som manager. Nordsjöfrakt köpte i samma veva de tre andra. 1991 köpte Nordsjöfrakt de tre S-båtarna av norrmännen, och jag skulle åka med en resa Europa-Argentina och tillbaka innan övertagandet. När vi låg i Buenos Aires blev den norske kaptenen osams med Managern och lämnade hux flux. Så plötsligt blev jag befälhavare upp till Europa. Så då var man alltså både säljarens och köparens representant på samma gång.
I Le Havre kom resten av vår besättning och norrmännen lämnade. Som vanligt på den tiden var det snabba puckar vid besättningsbyte. Alla i seniorbefälet var helt gröna. Jag gjorde min andra törn som BFH, chiefen, Överstyrman och 1:e maskinisten sina första törnar i befattningen. Ny rundresa till Buenos Aires, och på hemväg kontrollpejlade chiefen dieseltankarna. Det visade sig att vi hade 60 ton mindre än vad det skulle vara. Tveksamt om det skulle räcka till Rotterdam så vi begärde att gå in till Las Palmas för att fylla på en skvätt. Det gick inte charter med på, men vi kunde få lite i Falmouth där vi ändå skulle stoppa för botteninspektion. Det fanns dock ett litet aber. Bara Gas-oil i Falmouth och väldigt dyr. Så, snälla, ta minsta möjliga. Chiefen räkna och räkna, kom fram till att 20 ton nog skulle räcka. Alltnog, vi lämnade Falmouth och några timmar senare havererade pannan. Alltså ingen tjockolja till huvudmaskin utan värmning. Bara att köra på diesel. Hm... det var ju den vi hade så gott om. Det sista som stängs av på en kylbåt är kylmaskineriet. Så också denna gång. Vi beställde bogserbåtar till Maas pilot och så fort de var kopplade stängde vi av allt som gick att stänga av utom kyleriet. Bogserades in till kaj, där bunkerpråmen låg och väntade. När de började pumpa hade vi ca 200 liter kvar i dagtanken. Max en halvtimmes förbrukning.

Sista resan med Winter serien
Den 12 november 1999 mönstrade jag på i Odessa. Därifrån till Poti i Georgien för slutlossning. Sedan skulle vi på varv i Varna Bulgarien. (Se där, en av de fina sakerna med Winter-båtarna. Alla dessa hamnar som inte är så vanliga annars.)
Dagen efter avgång Odessa får vi besked om att båtarna sålts. Överlämning efter utdockning varvet. Nye BFH och chiefen kommer ombord i Poti.
Cypriotiskt management bolag med ryssar och balter som besättning. Trevliga gubbar båda. Går igenom båten från för till akter, köl till masttopp. Räknar varenda sked och gaffel.
Som vanligt höll vi på med underhåll av lastluckorna. Spänna kätting, packa om hydraulcylindrar, byta magnetsensorer etc. Nye BFH frågade om man inte kan fixa det här en gång för alla, så man slipper det sen. När han väl fick klart för sig att det är ett ständigt pågående arbete för en eller två gubbar på heltid, så fick han ett något fundersamt ansiktsuttryck.
Indockning i Varna den 20 dec. dagen före julafton. Alla svenskar ilandbjudna på julfest hos agenten.
Jag var lite opasslig och kunde inte följa med, vilket visade sig vara en lyckträff. Ty trots att det starka flödade på sagda julfest, så räckte det inte för att ta död på de magsjuke baciller som också flödade. Under denna julafton och juldag var alla utom jag kraftigt magsjuka, och kunde knappt smaka på den spädgris som våra Fillipinos suttit och grillat under skylightet i maskin hela dan. (Kallt, kallt ute)
I Varna fick Ryske Befälhavaren kvalitetsmanualerna från Management bolaget. Han spenderade två dagar med att studera dem, sen stack han. ”Jag tänker inte jobba under dessa förhållanden” sa han. Vi hade ett par svenskar som följde med över atlanten och då förstod vi vad han menade. Befälet fick inte lov att göra någonting utan lov från Cypern. Inte ens dra ner farten i dåligt väder. Och när de HADE dåligt väder, så var det mitt i natten på Cypern, och då vågar man inte ringa.
Efter indockning hade vi helblästrat nästan hela botten för att lägga på färg för 5 år till, och vi skulle byta 35 ton stål i botten tankarna. Men av detta blev intet. Ett lager färg och 5 ton stål som klassen krävde. Nya ägarna hade brått att få ut båten ur dockan. De skulle inte ta över förrän vi var utdockade. Det knepiga var att sen låg vi fyra dagar på väntekaj innan övertagandet. Den 4 januari år 2000 lämnade Winter Sun som den sista av sex Winter båtar både svenskt ägande och management.

Visst var Winter-båtarna arbetssamma på däck, speciellt för Överstyrman. Men det var aldrig tråkigt. Ständigt nya problem, nya hamnar, nånting nytt att bita i.
Vi är många som saknar dem.

Torsten Bengtsson