

Min tid i Jeddah, Saudiarabien 1976–1978

Jörgen Wallroth, fd. Hamnkapten

I mitten av sjuttioalet jobbade jag på Röda Bolaget i Göteborg. Röda ingick på den tiden i Broströmskoncernen vilket passade mig bra: Jag hade seglat i befattningar från jungman till andre styrman i ett antal av Broströms fartyg och trivdes, en bra arbetsgivare. På Röda fick vi som var ganska nya (mindre än sisådär tio arbetade år) jobba med alla i verksamheten förekommande arbeten som det hette. Det innebar ibland att man på samma dag hann att avverka flera olika båt-
tar, en som däcksmän, en som styrman och om man hade tur på någon av de mindre som skeppare. Kanske hann man med en timme på förrådet hos styrman Wikström och splitsa muddervajer till båtarna som drog mudderpråmar från Göteborgs Hamns eget mudderverk "Botten Opp" till tipplatserna på Rivöfjorden eller Torsviken. I dom här mudderbåtarna fick alla vi som ville vara skeppare i Röda Bolaget börja. Det var roligt och framförallt nyttigt, har man jobbat med att bogsera pråmar så vet man att de lever

ett eget liv, vi blev mästare på att trixa med pråmar.

En sak var säker, när man kom till jobbet på morgonen visste man inte när man skulle komma hem. Det kunde bli tidig eftermiddag eller nästa vecka eller veckan därpå. En del av charmen i arbetet. En dag blev jag uppkallad till kontoret på Tångudden i Göteborg, första tanken var, vad har jag gjort nu? Eller vad har jag inte gjort? Väl där fick jag frågan om jag ville åka till Jeddah i Sau-

*"En sak var säker,
när man kom till
jobbet på morgonen
visste man inte när
man skulle komma
hem igen."*

di Arabien. Ett ställe jag knappt hört talas om. Broströms skulle öppna en ny linje, Recon Line (Red Sea Container Line) mellan Europa och Jeddah. Några av rederiets fartyg skulle byggas om till containerfartyg med gejdor och allt.

Jeddah Islamic Port var den enda hamnen i Saudi som med mycket god vilja kunde kallas hamn, det fanns två kajer med tio korta kajplatser, en som kallades ro-ro-kajen och en där pilgrimsfartygen förtöjde, den kajen användes även till styckegods och bulkfartyg om ingen pilgrimsbåt var väntad. I

princip allt som skulle in i landet kom via de här kajerna. Jeddah blev nu en melting pot, ett Klondyke i Saudi Arabien. Men hamnen blev en flaskhals. Fartygen låg på kö för att få komma in och lossa sin last. Många såg och tog sin chans att tjäna en hacka, inte minst rederierna. Särskilt redare som hade ro-ro fartyg drogs till Jeddah som getingar till en sockerbit. Detta eftersom ro-ro-fartyg hade förtur in till kaj och slapp ligga på törn. Broströms hade inga ro-ro-fartyg som var lämpliga för Jeddah trade.

För mig som tjugofemåring lät det här väldigt spännande, en utmaning och kanske en chans. Jag svarade ja utan närmare eftertanke. Men vad var mitt uppdrag? Jo, sjöfarten på Jeddah hade fullkomligt exploderat och förutom den nya linjen öppnade Broströms en egen agentur, Medco Maritime Division, med kontor, egen bemannad containerterminal och bra egen utrustning som 25 och 30 tons gaffel och topplyft truckar, tugmasters, bogserbåtar och pråmar "flat top barges", tre stycken, den största 90x24 m. Det var lång väntetid för fartygen att få komma till kaj utom för ro-ro fartyg då som hade förtur, de tog så lite kajmeter i anspråk. De gjorde en så kallad medelhavsfortöjning vilket innebär bägge ankarna i, backa upp mot kajen, akterförtöja och lägga rampen på kajen. Behövdes bara ca trettio meter kaj för varje fartyg, plus manövreringsutrymme, båtarna var inte så stora på den tiden. Ett dilemma bara, Broströms hade containerfartyg, inte ro-ro fartyg och var därför inte prioriterade att få gå före i kön till kajplats. Medco Maritimes slogan var, "break the bottleneck of Saudi



Jörgen Wallroth. Foto: Privat.

Arabia" (togs ganska snart bort, ansågs inte lämpligt, bottleneck kunde misstolkas).

Affärsidén var att lossa våra fartyg på red- den till våra flat top barges som var utrustade med ro-ro-ramp, lika med förtur till kaj. Vi bogserade in pråmen till hamnen med våra bogserbåtar, manövrerade in den mellan ro-ro-fartygen, la rampen och lossade lasten, lastade tomcontainers, drog ut pråmen till fartyget och lastade det med tomburkar- na. Genialiskt, det gick som en dans. Mitt uppdrag från början var att lotsa pråmarna mellan fartygen på red- den och kajen, men det blev ganska omgående att jobba med alla inom verksamheten förekommande arbeten. Det passade mig utmärkt.

Tack vare oljeexporten fanns det gott om

pengar i Saudi Arabien, de verkade ha en outtömlig kassa och som hela tiden växte, men det var i stort sett allt. Nästan inget annat fanns förutom lite jordbruksprodukter, dadlar, som gick att exportera. Men sauderna ville modernisera sitt land, komma ikapp och kanske förbi västvärlden på nästan alla områden utom kulturen, religionen och de gamla lagarna i koranen, det skulle vara som det alltid varit. Det var säkrast att vi västerlänningar och övriga gästarbetare från hela världen inte la oss i, då kunde det sluta riktigt illa. Sauderna hade bestämt sig för att använda en del av sin outtömliga kassa till att förbättra levnadsförhållandena för sin befolkning och rejält höja standarden på allt, och det gjorde man med råge. Det var ingen ände på alla varor och annan material som skulle in i landet. Allt utom just olja som exporterades i mängder och en annan flytande vara, "alkohol", som var och är helt förbjudet. Därmed inte sagt att det inte fanns i landet.

Samtidigt som jag kom till Jeddah kom Skanska som tillsammans med en grekisk entreprenör fått uppdraget att bygga ut hamnen i Jeddah. I Yanbu norr om Jeddah började också en hamn att byggas men den gick inte att använda än på länge. Stora bulkfartyg låg till ankars på Jeddah redd och kunde så göra i månader, ja i år, för att få lossa, en del fartyg med cement i lasten lossades på redde med helikopter, luften var ständigt kontaminerad av cementdamm.

Byggverksamheten var enorm, allt från hamnar, bostäder, sjukhus och moskéer till lyxhotell byggdes, även några fabriker bör-

jade byggas. Puts till husfasader började tillverkas, ökensanden går tydligen att användas till det. Arbetskraft, verksamhetsledare och material utav alla sorter behövdes. Importen var enorm, exporten utom oljeprodukter var så gott som obefintlig, förutom tomcontainers. Från början kom fartygen fullastade till Jeddah och gick därifrån helt tomma. Till slut var tomcontainer parken, som låg utanför själva hamnen och kallades "desert area", så full av tomburkar från alla världens hörn att alla fartyg som lossat fulla containers i Jeddah blev tvungna att ta med sig lika många tomma ut som man hade fulla in, oavsett vems burkar det var. Snart hade vi containers över hela världen.

Allt gick så fort. Ro-ro kajen i Jeddah hamn var alltid fullbelagd, infrastrukturen inne i städer och byar var inte alls anpassade för den enorma trafiken mellan hamnen i Jeddah och upptagningsområdet som var nästan hela Saudi. Till stora städer som Mecca och Medina fanns det redan då motorvägar men till svårtillgängliga bergsbyar var det så och så med framkomligheten.

Till att börja med hade vi bara Recon Lines fartyg men vi fick ett bra rykte, som sa att vi var effektiva och flexibla, hade bra utrustning och duktiga truckförare, snart hade vi Scan Dutch fartyg, DAL:s (Deutsche African Linie) ST (Sea Train) plus många ströanlöp, kunde vara fartyg lastade med pre fabricated houses, armeringsjärn eller virkespaket, ja allt möjligt. Istället för att ligga månader på redde och vänta på kajplats mötte vi upp fartygen på redde med våra pråmar och lossade fartygen där. Men allteftersom

Skanska och deras grekiska kollegor färdigställde nya kajer kunde fler fartyg komma till kaj och behovet av pråmarna minskade. Min huvudsakliga uppgift nu blev att ansvara för verksamheten på vår containerterminal.

Vad som helst och det mest otroliga kunde hända i Jeddah, för det mesta var det roliga saker man kunde skratta åt men det var även tråkiga och tragiska händelser. Ofta kunde alla kategorier av händelser ske på samma dag. Man slutade förvånas. Många gånger var orsaken till incidenten säkert kommunikationsproblem, det var många språk i omlopp i hamnen. En annan orsak var kulturockor och att de inhemska och gästarbetarna från Afrika och fjärran östern inte var vana vid de tyngder och krafter som vi från Europa jobbade med.

Till exempel: En saudier med en liten lastbil kom körande in till vår terminal för att hämta en tjugo fots container, i trucken som skulle lasta containern satt vår pakistanske truckförare som försökte förklara för lastbilschauffören att containern var tung, tjugo ton, bilen liten, bara två axlar och dessutom kort, bara halva burken skulle få plats på flaket, det går nog inte, men chauffören stod på sig, han skulle ha containern med sig. Vår truckförare föll till föga och lastade. Chauffören surrade containern med kätting och for iväg, allt väl. Ända tills framhjulen kom till första vägguppet, det studsade till och en sekund senare befann sig framhjulen och förarhytten med chauffören ett par meter upp i luften efter ytterligare ett par sekunder var han till hälften ute genom sidorutan, gestikulerade och skällde på oss. Han undrade,

hur vi kunde vara så dumma att vi lastade containern på hans bil. En annat exempel:

M/S AEOLOS

Jag åkte ner till hamnen en torsdag eftermiddag, det var ganska lugnt. Vi hade ingen båt och helgen var i antågande. Jag skulle ner och vara lite social med våra holländska bogserbåtsskeppare. De bodde i båtarna och det kunde bli lite långsamt för dom ibland. Bogserbåtarna hette Saleh och Salwa. När jag kom ner var Saleh borta, Skepparen på Salwa visste inte varför Saleh gått. Vi ropade på VHF:en men fick inget svar. På kajen kom en grek gående som jag kände, han jobbade på en annan agentur i Jeddah. Han kom ombord och berättade att han hört att en grekisk torrlastare M/S AEOLOS ankrad på redden, börjat drifta och ropat på hjälp, ett svagt Mayday och en position hade hörts, sedan tyst. Tydligt hade Skepparen på Saleh, vår bogserbåt, hört anropet och gått ut, ensam ombord! Greken, visste vem som var befälhavare på Aeolos och att han för tillfället var på besök ombord i ett annat grekiskt fartyg som låg till kaj. Vi gick ombord på den båten och blev visade till befälhavaren som satt i salongen och åt middag med kaptenen på Aeolos som, helt naturligt blev både upprörd och väldigt orolig när vi berättade vad som troligen hänt. Vi gick upp på bryggan och ropade på både Saleh och Aeolos. Vi fick kontakt med skepparen på Saleh som hade hittat haveristen som då låg och slog emot revet norr om Jeddah. Han var ensam i bogserbåten men lyckades med hjälp av Aeolos besättning få ombord en bogser-

tross och hade påbörjat bogseringen tillbaka till Jeddah redd. Han berättade också att Aeolos förlorat bägge sina ankare, bara kättingstumpar kvar som hängde ut genom klysen. Oj då, hur kunde det ha skett? Jag hade tänkt be hamnmyndigheten om en säkrare ankarplats innanför revet för att ankra upp henne där och förhoppningsvis avsluta jobbet. Vad gör jag nu?

Jag och kaptenen på Aeolos tog vår andra bogserbåt Salwa och gick ut och mötte Saleh och haveristen. Vi klättrade ombord på lotslejdaren som hängde ute, jag med Lloyds Open mellan tänderna, nu när Aeolos inga ankare hade var det viktigt att få den signerad. Den här bärgningen kunde ta tid när det inte gick att ankra. Jag kunde inte släppa bogserbåten, då hade Aeolos snart varit på ett rev igen. Vi hade helgen på oss, sedan hade vi lastbåt och bogserbåtarna skulle som vanligt dra våra pråmar. Jag gick upp på bryggan och då förstod jag varför det var så svårt att få kontakt med Aeolos, hela radiostationen var nerplockad och låg i högar på skrivbordet. VHF:en fungerade, men dåligt. En hjälpkärra fungerade ibland. Jag var ombord i ett vrak med en besättning från Afrika som inte var sjömän. Befälen var grekiska sjömän men utan några som helst resurser från rederiet. Mat fanns men inte mer. Dricksvatten i ett tomfat på akterdäck.

Nu visade det sig att skepparen på Aeolos inte vågade skriva på Lloyds Open utan att kontakta rederiet i Piraeus och det gick ju inte utan radio. Som väl var låg det en norsk båt till ankars inte långt bort och vi fick låna deras radiostation. Jag var hela

tiden kvar ombord på Aeolos och började bli orolig, förstod att maskinbesättningen slet i maskin för att få igång den. Fick dom det var risken stor att dom skulle lägga av bogserbåten och försvinna och vi hade gjort ett gratisjobb. Jag gick ner till gretingen på maskintoppen och tittade ner på huvudmaskinerna och blev genast lugn. Det såg ut som i radiohytten, allt nerplockat ingen risk att få det att fungera på länge. Nu stannade även den enda fungerande hjälpkärnan allt blev svart, även solen började gå ner. Det blev en lång mörk natt ombord på Aeolos på Jeddah redd.

Till sist och som vanligt löste det sig ganska bra. Aeolos skeppare kom tillbaka från den norska båten och via deras radio fått rederiets välsignelse att signera bärgningskontraktet Lloyds Open. När mina kollegor på Medco fick reda på vad som pågick, tog dom kontakt med Skanska som byggde den nya hamnen, vi fick låna ankare av dom. Kollegorna kopplade ihop det med kvarvarande kätting, drog in Aeolos till inre redde och ankrade upp henne där.

Operation completed! Utom att jag aldrig fick klart för mig hur det gick för de stackars afrikanerna, som enligt dem själva blivit shanghaiade till Aeolos och inte fick någon lön och knappt någon mat.

Den här typen av händelser skedde hela tiden, inte varje dag men flera gånger varje vecka, men Aeolos var extrem. En bra skola med tanke på mitt blivande jobb som hamnkapten i Göteborg.