

Stig Utberg på farofyllda färder i fjärran Indonesien

Hemmanet Biberg nära Gullmarsfjorden har framfött en individ och sjöfarare av extraordinära mått. Jag avser härmed att skriva ner några rader om Stig Utberg vars levnadsöde kan upplevas som en sannsaga. Föräldrarna Ernst och Henrietta Utberg fostertrade sju barn, av vilka Stig var född 1926 och den fjärde i ordningen. Tidigt fick barnen hjälpa till med de sysslor de klarade av på gården. Att den ibland glimrande Gullmaren lockade med en eller annan sjö- och fisketur tar jag för givet.

Barnens skolgång var vid den här tiden indelad i ett s.k. B-skolsystem, vilket innebar att undervisning skedde endast varannan dag, vilket redan då ansågs som otillräckligt. I Stigs fall kom denna skolform att omfatta endast första läsåret.

Flertalet av barnen hade lång väg till sina läroanstalter, skolskjutsar och bespisning låg likt visioner i fjärran. Eleverna saknade den service som dagens skolbarn åtnjuter. Enbart teoretiska ämnen stod på schemat varav ganska mycken tid ägnades åt religionskunskap. En skolform som försvunnit är fortsättningsskolan. Efter de obligatoriska sex åren i ordinarie skolgång fick pojkarna under två sexveckorskurser tillägna sig kunskaper i framförallt medborgarkunskap, som bestod i enklare bokföring och mötesteknik. Flickorna ägnade samma tid åt förkovran i skolköket.

En för tiden viktig del i utbildningen var att läsa för prästen, så skedde och 1940 blev Stig konfirmerad i Brastads kyrka. Den ordinarie själasörjaren Lindblom led av eksem och vårdades i Lund. Som ersättare vikarierade komminister Karlsson, som enligt uppgift gav barnen fria händer i deras studier av katekesen! Tidigare hade Gullmaren betjänats av ångbåtstrafik med Holma och Sämstad som centralorter, men passagerare och fraktunderlag minskade och denna service kom att upphöra ungefär samtidigt med Stigs inträde i förvärvslivet.

Barnen konfirmerades året efter man slutat skolan. Med den kronologiska skalan som hjälp är vi då framme vid krigsåret 1940. I den vevan hade man uppfört en gasmaskfabrik i Brastad som formligen skriade efter arbetskraft. Som mest när



driften gick i treskift hade man ettusen (1 000) anställda i lönerullorna. I fabriken, som hette BICAPA efter ägaren Birger Carlsson, fick Stig och många andra ungdomar göra debut inom industriellt arbete. Ett år varade anställningen och blev vår profils enda inlägg i strängt reglerad fabrikation.

Holma säteri hade under året eller åren före andra världskriget fått ny ägare. Skeppsredare Haakon Onstad hade varit framsynt och flyttat stora delar av sitt tonnage från krigshärjade Norge till det neutrala Sverige, då med Kungsbacka och i någon mån Munkedal som hemmahamn för sina tankfartyg. Holma var vid det här tillfället till salu. Onstad hade redan förvärvat Munkedals AB och fann i Holma en plats som passade hans syften. Köpet av säteriet kom till stånd och redaren var nu fullt etablerad i Sverige. Stigs faster, Elsa Utberg, hade anställning som ansvarig för hushållet på Holmas slottsliknande man-gårdsbyggnad och genom henne gick genvägen som beredde Stig anställning i trädgården, inom säteriets hägn och stör. Jobbet var väl inte särskilt betungande, utan gick bl.a. ut på att hålla redarens son sällskap. Åren på Holma blev flera och tiden på Holma sträckte sig till 1944.

Redare Onstad var imponerad av Stigs flinka sätt att utföra sina åligganden. Därför erbjöd han vår profil att om intresse fanns kunde vår unge vän radikalt förändra sitt yrkesval och erhålla anställning i något av rederiets fartyg. Ett papper som är ett måste för en blivande minderårig sjöman, är att föräldrarna ger sitt medgivande till det nya jobbet och signerar sitt gillande genom att utfärda ett målsmansintyg.

M/T Trykon till ankars i Munkedals hamn år 1944



Stängenäs hembygdsförening
Fotoarkiv Björn Utberg

Nåväl, den operationen var snart avklarad och Stig kunde inleda sin karriär till sjöss som befälselev på M/T Trykon 1944, alltså ett år före kriget slutade. Fartyget bunkrade olja till svenska marinen i Stockholms skärgård och i den miljö skedde Stigs debut i de större fartygen. Fr.o.m. 28 oktober 1944 t.o.m. 14 december 1945 pågick jungfruresan med avstickare till bl.a. New York och England. En befälselev hade en gynnad ställning jämfört med en annan nybörjare, jungmannen.

Redan den 17 december samma år är Stig i farten på världshaven igen. Från detta datum till februari 1947, närmare bestämt den 13:e, är M/T Constance moderfartyg i worldwide fart. Befälhavare är den välrenommerade kapten Stig Sandstig. Praktik och teori varvades om vartannat. Den teoretiska utbildningen var nog jämbördig med vad en folkhögskolekurs på Billströmska erbjöd. En välbehövlig semester följde och den 11 maj är Stig tillbaka i Constance, som i det här skedet mest trafikerar hamnar i Fjärran Östern, Australien och Nya Zeeland. Den 30 mars 1948 mönstrar Stig av i Sydney. Att flyga hem var ogörligt i det här tidsperspektivet. Istället sker hemresan med M/S Nimbus, en av Trans-atlantics molnjägarare, som når Göteborg 19 maj där Stig mönstrar av. Enligt system Margit började Stig på Göteborgs sjöbefälsskola 1948. Året efter, eller i maj 1949, promoveras Stig till styrman på Göteborgs navigationsskola. Sommarloven utnyttjades till mera praktik ombord i fartygen och att förtjäna pengar till livets uppehälle och att betala studierna, som vid den aktuella tiden fick erläggas av egna medel. Denna praktik kom att ske i Lloydaren M/S Algeria som 3:e styrman. Traden var den vanliga för



rederiet, dvs Medelhavet. Till 23 juli är Stig i Bökmans tjänst. I mitten av augusti brukar sjöbefälsskolorna begynna sin verksamhet, där vår profil vunnit inträde i en av sjökaptensklasserna. Studierna toppas med kaptensexamen 5 maj 1950!

1951 återfinnes vår profil i Johnson linjens M/S JL Venezuela som 3:e styrman. Går vi vidare till nästa år 1952, återfinnes Stig återbördad till fadershuset, dvs i Onstads M/T Constance och har stigit i graderna till 2:e styrman. Samma år fortsätter karriären i full fart, nu som överstyrman i samma fartyg, vars hemmahamn ändrats till Munkedal. Denna sejour sträcker sig till 21 juli 1953 då Stig lämnar fartyget i Auckland, Nya Zeeland. År 1954 kröner han sin bana som kapten i Trykon, nu som befälhavare, f.ö. den yngste i rederiet. Fartyget Trykon var definitivt ingen hemmaseglare. Mestadels höll man till i Indonesiens farofyllda farvatten, i flodhamnar och på djungelplatser, där inga mäklare eller lotsar kunde assistera, hämtade man sina laster. Genom tidningsklipp och andra artiklar har jag fått veta att kapten Utberg genom gedigen befälsutövning fick befäl och manskap att arbeta som ett väl sammansvetsat lag.

I ett klipp, gällande ett av Stigs senare fartyg, nämnes vidare 3:e styrman Lennart Blucker, antagligen från Grundsund, som ett föredöme för de övriga. Denna rapport stod införd i "Sjömannen" (sjöfolkets fackliga organ) och i denna avis rosade man sannerligen ej befälets insatser. Notisen är undertecknad av en viss Raymond De Jong som sedermera kom att bli en av mina bästa vänner! Den händelse som blev mest omtalad var när Trykon och dess besättning räddade en indonesisk sampan från en säker förlisning, jag citerar:





"SURABAJA (TT) Svenska tankfartyget Trykon räddade på lördagen sex man från en vattenfylld indonesisk sampan som under två dygn drivit omkring i Javasjön. Räddningsarbetet, som blev mycket dramatiskt, leddes av den 29-årige kaptenen Stig Utberg från Göteborg. Trots hårt väder och kraftig sjögång lyckades man bärga alla de ombordvarande, utom en äldre man, som var

utmattad och gick till botten under räddningsförsöken.

En tysk pumpman kastade sig i vattnet och fick tag i en sexårig pojke som var nära att drunkna. En tioåring och fyra vuxna män halades svårt medtagna ombord. De kvicknade emellertid snart till och befinner sig nu efter omständigheterna väl. Trykon väntas på måndag anlöpa Surabaya, där de nödställda skall sättas i land.¹¹

En tjänsteman från Rederi AB Kungsoil i Kungsbacka uttalar sig i artikeln; "Trykon har låtit tala om sig redan en gång förut i år. Kapten Utberg och hans besättning fick av betraktaren Standard Oil i uppdrag att som första större fartyg ta sig upp för en outforskad flod på Sumatra där man skulle anlägga en ny oljeanläggning.

Utan lotsar gick man upp i den smala farleden. Naturligtvis fanns inte fyrar som vägledning. Floden går i zig zag och resan blev en synnerligen spännande månskenstur, en kapplöpning med tiden. Man hade nämligen ytterst knapp tidsmarginal för att passera en bank i floden, där det var tillräckligt djupt endast vid flod.

Resan klarades till belåtenhet, en förnämlig prestation.

Räddningen vittnar om gott sjömansskap. Kapten Utberg är vår yngste befälhavare. Han är från Brastad i Bohuslän. Det är en duktig man, som varit i rederiet sedan han började på sjön. Han blev befälhavare på Trykon för ett år sedan. Fartyget har sedan dess varit chartrat för oljetransporter i Indonesien."

Fartyget Trykon var vid det här laget en tämligen ålderstigen enhet. Hon byggdes redan 1929 och fick namnet Balaklava. Rederiet hette Transmark och som en i raden av tidigare befälhavare tjänstgjorde Gunnar Taube, broder till Evert.

För sina utomordentliga insatser vid räddningen av sampanen fick Stig Utberg en belöning av hög dignitet, Emile Robins medalj, som utdelas till person eller personer som med risk för eget välbefinnande räddar nödställda till sjöss. Seglatserna fortsatte. Från 1958 föreligger en skrivelse att Onstads tanker Arabian Queen anlöpt New Plymouth på Nya Zeeland med Stig Utberg som befälhavare och bulletinen säger också att trots att besättningen består av ett tiotal nationaliteter råder ingen språkförbistring.



En lustig episod inträffade under vistelsen på Nya Zeeland. På sitt skrivbord hade Stig en inramad fotoförstoring, en agentclerk såg det vackra fotografiet och utbrast "*känner du drottning Soraya?*" "*Det är inte Soraya, det är min fru*" upplyste Utberg den nyfikne. Fru Utberg deltog själv i resan till antipoderna, men var för tillfället inlagd på sjukhus därstädes och genomgick behandling mot blindtarmsbesvär.

Fru Utberg var tydligen konstnärligt begåvad, i kajutan pryddes skotten av sex oljemålningar som alla bar hennes signatur.

Atlantic Queen hette ett av Onstads tankfartyg. Ombord i Atlantens Drottning gjorde Stig sig hemmastadd som befälhavare en kortare period, för att sedan avsluta sin förtjänstfulla sjötid i Arabian Queen. Han övergick sedan till tjänst i Göteborgs hamn år 1960 med olika befattningar som hamnlots - fogde - mästare - inspektör och 1:e trafikassistent.

Stig Utberg kvarstod i de här sysslorna tills en hjärnhinneinflammation ändade hans liv, vilket hände i augusti 1980. Ett fascinerande levnadslopp var tillända och alla som stod Stig nära lyser frid över hans minne!

John Blad

Som ett tillägg till John Blads berättelse ovan, återger vi här en artikel som var införd i Svensk Sjöfartstidning nr 17 år 2004. John Blad fick sig denna tillsänt av Björn Utberg, son till Stig Utberg, som vänligen ställt denna artikel till hembygdsföreningens förfogande.

Räddningsdrama i Javasjön

Fläkten hjälpte till att vispa runt den 30-gradiga tropikvärmerna under ekvatorsolen. Iklädd favoritmunderingen sarong, pisstofflor och svetragg runt halsen satt jag i radiohytten och knackade mig fram på Haldan, den gamla arbetshästen som var fastskruvad i bordskivan. Det blåste sidvind. Vi gick högt på lädden. Besättningens månadsredovisning var på gång. Jag kunde bara skriva vid styrbordsrullning, då skrivmaskinsvalsen lutade åt rätt håll. Vid babordsrullningen dunkade jag mot skottet och valsen orkade inte röra sig i ett brant motlut. Årskalendern på skottet svängde med fartygets rörelser och registrerade november 1955.



Salongsuppassare Wong balanserade

fram den rostfria kaffekannen och hällde upp rykande eftermiddagsjava till vakthavande styrman och mig. Det passade bra med java i Javasjön där vi lunkade fram mellan Surabaja och Palembang, som så talrika gånger förr med den gamla tankertrotjänaren Trykon från Kungsbackametropolen.

Med kikaren i ena näven och muggen i den andra spanade styrman babord hän.

”Kika klockan tio gnisten! Kan du se nåt underligt flytetyg där bortöver ...”, raljerade han till mig där jag sällskapade honom, parerade krängningar och sörplade kaffe. Jag kisade mot den soldränkta vattenvidden och kunde skönja en liten siluett av obestämd natur som gungade upp och ner i vågdalarna. Kunde det vara en timmerstock eller nåt däråt?

Jag hann inte ens kommentera ty styrman blev plötsligt alltmer upphetsad och spillde ut kaffet när fartyget krängde till. Han tog stöd med båda armbågarna mot bryggrelingen och med kikaren stadigt välriktad mot föremålet konstaterade han efter en lång stund:

”Ta mig tusan – där gungar sjöfolk där borta i vågorna gnisten. Dom vinkar på oss, det är ett skeppsvrak sanna mina ord. Jag kan se konturer för och akter! Det var allt i grevens tid jag fick syn på dom”, skrockade han med ett triumferande leende på läpparna.

Larmet gick! Den enformiga sjömansvardagen bröts hux flux av ett intermezzo av oväntat slag. Kapten och styrmän samlades uppe på bryggvingen och intresserade hängde vid babords reling med ögonen på skaft. Fartyget manövrerades dead slow allt närmare vraket. Vi kunde med kikares hjälp urskilja sju halvfigurer som tycktes sitta på huk i vattnet.

Det var ett fartygsvrak som fortfarande flöt med endast någon förhöjd planka för och akterut synlig över vattenytan. Sjöarna slog över titt och tätt. Vinden var kraftig och vita gäss formades på vågtopparna.

För att på lämpligaste sätt arrangera räddningen beslutade kapten Stig Utberg att manövrera fartyget mot de nödställda ombord i fiskebåten så att den befann sig på läsidan om tankern. Spänningen växte ombord.

Besättningen mannade relingen, beredda med alla linor och lejdare uttriggade. Långsamt drev vi närmare och livvästar och linor kastades över mot de nödställda och fyra man lösgjorde sig därifrån och simmade över mot oss där villiga händer hjälpte dem till räddning. Men tre man fanns fortfarande kvar ombord i det vattenfyllda vraket som nu långsamt drev bort från oss, allt längre akterut. En ung pojke och hans far och en äldre man hade inte gjort några som helst ansträngningar för att medverka till att bli assisterade och räddade.

Fartyget manövrerades ånyo upp och drev ner närmare vraket som nu visade sig ha vänt kölen upp. På den satt den unge pojken och hans far. Den äldre mannen saknades. Som vi senare hörde var han helt utmattad och drunknade. Han orkade inte fullfölja den slutliga fysiskt krävande räddningsfasen. Indonesernas fiskebåt hade kapsejsat redan två dar tidigare och besättningsmännen var alla helt utmattade.

Räddningen av de kvarvarande två blev mer dramatisk då den lille pojken inte var simkunnig. Vår pumpman kastade sig i vattnet och simmade över och räddade både honom och hans far till Trykon.

De sex överlevande blev väl omhändertagna ombord och vi gjorde en insamling av kläder och en summa pengar. Naturligtvis var de helt saliga över att vi siktat dem i den hårda sjön och räddat dem till livet.



Kapten Stig Utberg Göteborg med de sex räddade Indonesierna

Svensk tankbåt räddar sex i nöd

SURABAJA, lördag.
TT. Svenska tankfartyget "Trykon" räddade på lördagen sex man från en vattenfylld indonesisk sampan som under två dygn hade drivit omkring i Javasjön.

Räddningsarbetet, som blev mycket dramatiskt, leddes av den 29-åriga kaptenen Stig Utberg från Göteborg. Trots hårt väder och kraftig sjögång lyckades man bärga alla de ombordvarande utom en äldre man, som var utmattad och gick till botten under räddningsförsöken. "Trykon" väntas på måndag anlöpa Surabaya, där de nödställda skall "ttas i land. "Trykon", som mäter 7.941 bruttoton, tillhör rederi AB Kungsoil i Kungsbacka.

Tidningsklipp från november 1955.

Epilog

Bilderna vann på sent 50-tal en fototävling för sjöfolk som arrangerats av Rederi Broströms och bildtidningen SE. Fotoserien publicerades på fyra helsidor. Den snurrade även runt i andra tidskrifter i världen bland annat i TEMPO i Milano där dramatiken kring bildsvepet var enorm under rubriken: "Dramma nelle acque di Giava". Enligt den italienska versionen hade endast två personer räddats!

Många år senare då jag sett mig om i världen och jobbat i Sverige en tid, bildat familj etc, kom jag på att jag aldrig kvitterat ut mitt förstapris från tävlingen i SE. Va kul! En vinstsumma skulle bli en glad överraskning för familjen.

Men den gubben gick inte! Veckotidningen SE hade upphört att existera.

Sensmoral: Smid medan järnet är varmt!

//Ulf Hjertquist