



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 80

Redaktion

Ansvarig utgivare

September

Nr 3

Lars Bergman

Sten Gattberg

2012

## KAPTEN HAR ORDET

Med sensommaren känns höstens aktiviteter nära och efterlängtade.

Årsmönstringen fick ovanligt stor uppslutning. Vi hade glädjen att hälsa Albergets ägare *Bertil* och *Birgitta Carnehammar* välkomna att övervara den sedvanliga ceremonin. Det var med stor glädje jag kunde överlämna var sin Hedersplakett till förre 2. Styrman och Skeppsorders redaktör *Sven Dagberg* och till skonernas divisionschef, örlogskapten *Jerker Schyllert*. Inbjudna var även ordföranden i Abraham Rydbergsstiftelsen *Tommy* och *Eva Adamsson* samt *Rolf Wigström*, ordförande i Briggen *Tre Kronors* vänförening.

Årsmötet avhölls i annexet med Rydbergstavlorna där Loggboken föredrogs och attesterades efter Tallymännens rapport. Gastarna beslutade att låta mönstringsavgiften vara oförändrad. Omval skedde på alla befattningar.

Efter traditionell lunch i Stöttboden på Beckholmen inbjöd *Jerker Schyllert* alla till kaffe ombord på *HMS Falken* förtöjd vid Östra Brobänken. Något som uppskattades högt i vårsolen.

Vi är många som glatt oss över synen av *Falkens* seglingar på Strömmen och en bit ut i skärgården – en verklig pr-insats! En av dagarna återförenades den kvinnliga besättningen från *Gladan* 1982. Glädjande är också att *Falken* kommande vinter seglar ut i Atlanten till Västindien och nordvärt utmed USA:s ostkust innan hon återvänder hem.

REKRYTERA MERA! – ombuds Gastarna göra. Nästa generation är efterfrågad!

Låt minnena av segelfartygen hållas vid liv – slut upp till Backlagsträffarna!

Sten Gattberg

## HEDERSPLAKETTER



Jerker Schyllert (t.h.)



Sven Dagberg (t.v.)

## PREMIEUTDELNING

Den 1 juni delade Backlagsförman Ola Manhed ut premier till två studenter från *Gunilla*. De som erhölet kikare där var Alvina Landgren Terning och Svante Nystrand.



Kapten lämnade den 5 juni över kikare till två avgångselever vid Marina läroverket ombord M/S *Symfoni* strax före utrusningen. Läroverkets eget

förslag var sådant att den ena kikaren tilldelades Rydbergsgasten Matilda Dagberg. Den andra kikaren tilldelades Mats Larsson med segelerfarenhet från *Älva* och *Najad*.

## KALENDARIUM

Backlag Ostkusten	8 oktober
Manusstopp nästa Skeppsorder	<b>9 november</b>
Backlag Ostkusten	26 november
Backlag Ostkusten	21 januari
Backlag Ostkusten	18 mars

## BREV TILL EN DOTTER

Nedanstående skildring är skriven av sjökapten Helge Arnell, 1894-1976. Arnell tillbringade hela sitt yrkesliv till sjöss, bl.a. seglade han förstestyrman i *Abraham Rydberg* 1935-36.

Kära lilla Lalla

Nu skall jag skriva ner en av de utlovade berättelserna från mina ungdomsår och denna börjar jag medan jag ligger i Yokohama i Japan den 3 juli 1951 i väntan på att i morgon gå till huvudstaden Tokio för att *Kookaburra* skall torrdockas där för bottenmålning. Denna berättelsen blir nu om min första seglats med en segelskuta runt Kap Horn.

I december 1914 hade jag varit i Australien i nära 3 år och platsen jag då var på hette Yarraman creek. Nu hade jag blivit trött på vistelsen där och var också litet hemsjuk ty dem man kom tillsammans med var egentligen ingenting man kunde kalla vänner eller på annat sätt ha någon tillit till. Så det var säkerligen för att jag insåg att trots allt man var ensam. Jag packade det lilla jag ägde av tillhörigheter och tog tåget till Brisbane. Där såg jag mig efter något fartyg för att få hyra, men det visade sig inget, som var lämpligt. Litet pengar hade jag samlat ihop och hade på banken tillsvidare varför det inte var någon nöd utan jag köpte mig en biljett på en passagerarebåt till Sydney. Där tog jag in på ett engelskt sjömanshem "Queen Victoria Sailors Home", som var förhållandevis snyggt och bra och billigt. Till Sydney kom jag strax före jul och då gick ju

tankarna hemöver och jag kände mig så ensam. Något julfirande var det inte alls. Där träffade jag tillsammans med några andra skandinaver och fick med dem litet sällskap. Det viktigaste var ju att jag snart kom underfund med att det var några norska segelskutor i hamn, men de lågo och väntade på att kunna få last. Som de inte voro segelklara så mönstrades inget folk ännu. Jag kunde få plats på några engelska och andra båtar, men ville inte ta' detta då jag helst ville ha' ett fartyg hem. När jag varit i Sydney någon vecka råkade jag ut för ett äventyr, som blev upphovet till att jag efteråt fick plats.

En dag när jag var ute ensam på sta'n råkade jag komma i sällskap med ett par personer, som jag tyckte sågo mycket anständiga och hyggliga ut, men jag fick snart veta om annat. På kvällen bjödo de mig med hem och där slog de mig i ansikte med en sandpåse för att råna mig. Men på den tiden hade jag fått lära mig eget försvar och var ung och stark och tappade inte huvudet. Fast jag var ensam mot flera stycken var jag kvick i vändningarna och lyckades ge tillbaka i en handvändning och klara mig ut ur huset. Min klocka och några slantar stulo de under bataljen. Slaget i ansiktet hade illa tilltygat näsan och jag blödde ganska mycket. Snart fick jag dock tag på en polis eller rättare polisen tag på mig och frågade hur det stod till. Tillsammans med polisen gick jag tillbaka till huset så att han fick anteckna adressen och därefter tog han mig med till polisstation och styrde där om att jag fick gå till en läkare och plåstra om min illa tilltygade näsa och doktorn hjälpte mig så att jag såg inte så illa ut efter hans behandling. Därefter gick jag till sjömanshemmet och vilade för natten.

Polisen hade anmodat mig komma till polisstationen nästa morgon, som var söndag, och när jag kom dit tog en detektiv och en polis hand om mig och vi gjorde sällskap till huset där rånarna bodde. Detektiven sade att han redan kände sällskapet, som bodde där och sade till mig att nu skulle jag hjälpa polisen att få sällskapet fast. Jag fick mina instruktioner huru jag skulle göra och allt gick bra. De 3 karlarna, som försökte råna mig och dessutom 2 kvinnfolk, som även bodde i huset, fingo följa med till polisstationen där de fingo sitta kvar till nästa dag då de skulle inför polisdomstolen. Polisen hade inget ont mot mig. Detektiven bjöd mig på lunch och instruerade mig på nytt under tiden för det kommande förhöret inför domstolen. Sedan gick jag ut på sta'n igen åtskilligt glad i hågen för att allt gått bra. Varför rånarna fingo stanna kvar var att de hade min klocka, som de ville återlämna under påståendet att de hade fått den av en flicka, som hittat den utanför huset tidigare på morgonen, men flickan kunde de inte få tag i eller känna igen för att polisen kunde få förklaring av henne.

Inför polisdomstolen nästa dag klarade jag mig själv utmärkt med den goda engelska jag kunde. Detektiven hade många både stölder och rån etc. om detta

sällskapet och det hela blev avklarat på några dagar och hela sällskapet åkte in i fängelse.

Inför polisdomstolen kom även ett annat liknande mål före och polisen frågade mig om jag ville stanna kvar och tolka i detta mål. Det var ett par andra svenska sjömän, som råkat fast för polisen med anmälan att de hade brutit sig in i ett hus. Polisen hade råkat komma förbi ett hus där det var ett väldigt buller och bråk. Pojkarna hade råkat ut för ett annat liknande sällskap, som jag gjort, men polisen hade tagit dem i stället. Polisen talade först om för mig att svenskarna voro oskyldiga, men av omständigheterna hade de varit tvungna att låta dem sitta i arrest. Polisens förhör och korsförhör med sällskapet rånarna och min tolkning för svenskarnas räkning blev till resultat att de svenska sjömännen gingo fria och de rätta brottslingarna åkte i fängelse. När detta var överstökad bjöd detektiven både mig och de båda andra svenskarna på mat igen. Jag ville bjuda för jag hade fått några lättförtjänta pund i ersättning av polisen för min tolkning, men det fick jag inte.

Efteråt var jag tillsammans med svenskarna och vi hade roligt. De talade om att de voro matroser ombord i norska fullriggaren *Forth* av Sandefjord. Den ene hette Höglund, den andres namn mins jag inte nu, men båda voro från Gävle. På *Forth* trodde de att det skulle bli hyra för ett par lättmatrosor och även några jungmän, och de tyckte att jag kunde gärna gå med ombord och höra mig för hos kapten fast de ju trodde att han nog var ond på dem för att de råkat ut för detta äventyret. Jag träffade först 2:e styrman Nielsen, som var norрман, men han sade att det nog inte kunde bli någon hyra på minst någon vecka ännu. Hyggligt nog bad han mig vänta och han skulle fråga kapten. Kapten sade detsamma, men bad mig höra igen nästa dag. Jag kom ombord igen nästa dag och då hade kapten hunnit läsa tidningen, där det var infört en lång artikel med även ett ritat portätt av mig huru jag hjälpt polisen och fint klarat av tolkningen. Bl.a. stod där att jag liknade inte en sjöman av den typen de alltid sågo runt kajerna, utan just en typ av de goda skandinaviska sjömännen. När jag åter stod framför kaptenen så sade han till mig "Ja, gutten min det var goda rekommendationer du skaffat dig i avisen, så om du vill får du lättmatros hyra med oss och du kan begynne arbeide når du vill. Mönstre kan vi senere når jeg får besked om sejlingen".

Så började jag arbeta med detsamma och jag blev tydligen snart omtyckt. Arbetet gick lätt och ledigt och mina nyförvärvade vänner från polisdomstolen hjälpte mig tillrätta med allting så fort de kunde. Nu kände jag mig som om jag redan hade kommit hemöver fast resan inte börjat.

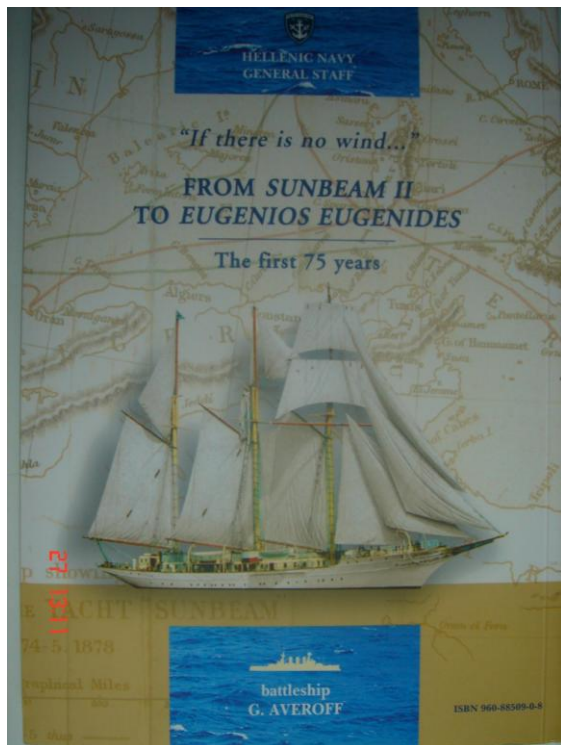
*Fortsättning på sid 9*

## FLYING CLIPPER / SUNBEAM

Här kommer den 8:e rapporten om vårt vackraste skolskepps fortsatta öde.

Hon kan nu åter ses i vattnet på Google Earth sedan fotomaterialet uppdaterats. Hon ses som ett vitt skrov i kajvinkeln nedanför ”höghusen” på Salamis (Salamina) örlogsvarv, väster om Athen.

Vår kontaktman, lt.commander Nikolaos Bekiaris, har fått nya order och lämnat örlogsvarvet på Salamis. Till vår stora lycka har han för vår räkning åtagit sig att hålla ett öga på hennes tillstånd. I april anlände ett mail med ett 15-tal foton och besked om att hon nu är riggad. Trots den ekonomiska situationen i Grekland hade flottan lyckats få fram medel till hennes yttre, tyvärr dock inte till hennes interiör. Enligt commandern återstår några mindre, legala frågor att lösa varefter fartyget kommer att bogseras till sin slutstation, det flytande marina museet i Trocadero utanför Athen. Hon kommer där att för-töjas tillsammans med andra historiska fartyg, trimaranen *Olympos*, slagskeppet *Georgios Averoff* och fregatten *Velos*. Som museibesökare kommer man att kunna gå ombord på henne. Nikolaos Bekiaris hoppas förflyttningen skall kunna ske vid slutet av året men, men... vi är luttrade vad det gäller ”The Old Lady” så låt oss hoppas att man kanske kan resa dit om ett par år.



I Skeppsorder 4/2004 skrev jag om en utställning som skulle anordnas för att skaffa resurser till restaureringen. Bekiaris har sänt en bok om hennes historia som togs fram till utställningen av den grekiska flottans generalstab. Den är skriven på grekiska och engelska och spänner från första niten som

slogs in på varvet i Dumbarton till den sista som drogs ut på varvet i Salamis. Boken heter ”From Sunbeam II to Eugenios Eugenides” med den hopp-givande undertiteln ”The first 75 years”. Varvet i Dumbarton är mest känt för att ha byggt *Cutty Sark*. *Sunbeams* segel syddes av samma firma som en gång i tiden sydde seglen till Nelsons *Victory*. Man nästan ryser när man tänker på vilka anor i historien detta vårt skolskepp har.

Hon är numera en sedan länge bortseglad dröm, men

In fancy I listened, in fancy could  
hear

the thrum of the shrouds and the  
creak of the gear

the patter of reef-points on the main-  
sail a-shiver,

the song of the jibs when they tauten  
and quiver.

The bow-wave that breaks with a  
gurgle like laughter  
and the cry of the seabirds following  
after.

In a ship from the past I was sailing  
away

in a flying-fish weather through  
rainbows of spray.

Over oceans of wonder by headlands  
of gleam

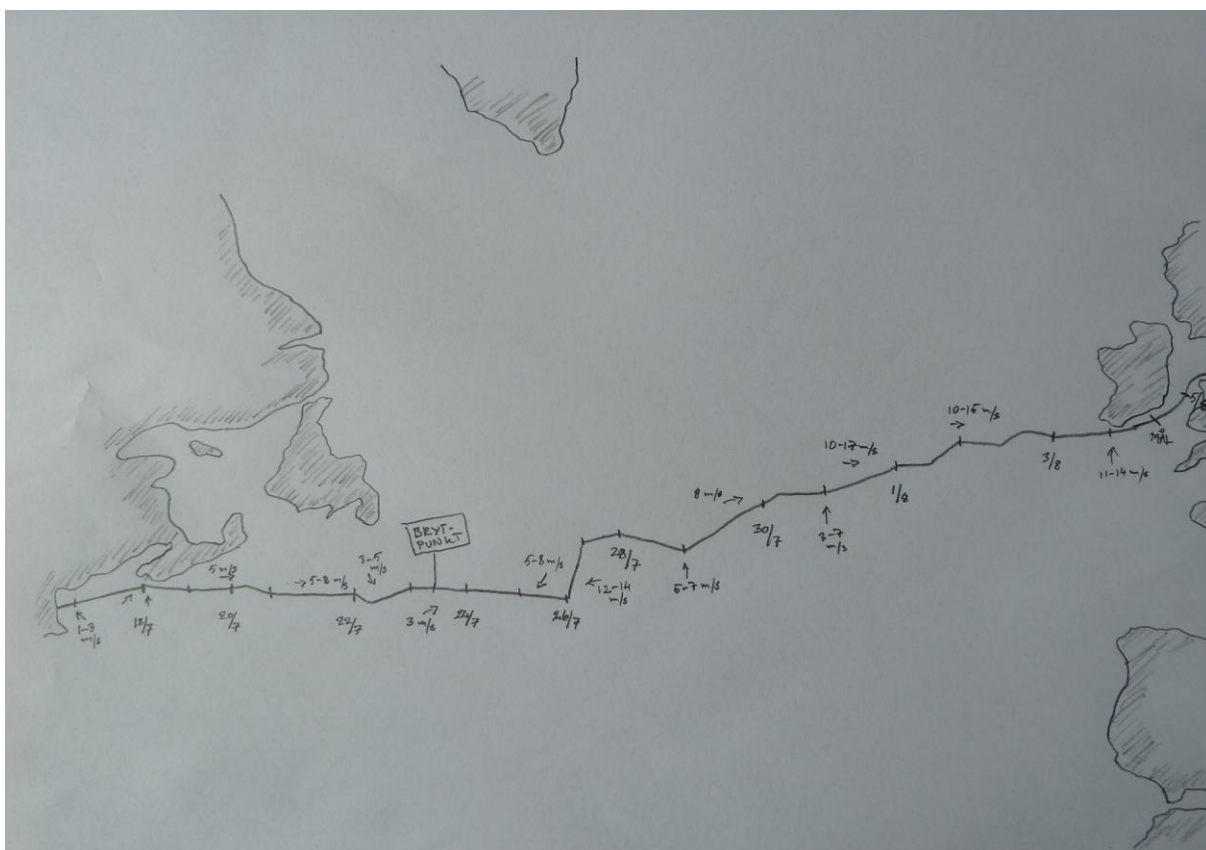
to the harbours of fancy - on the  
wind of a dream.

(förf. okänd)

Tom Sjöholm  
*Flying Clippers Riobesättning*







## GRAN REGATA COLON 92 QUINTO CENTENARIO

*Tredje och avslutande delen, av Ragnar Westblad*

### Boston – Liverpool

Anm. I skissen finns datum markerade. Tidpunkten på dygnet är em (1200 UTC) då vi lämnade vår dygnposition. Seglingsbenen är heller inte alltid så raka som framgår av skissen.

Banan mätte 2825 M och de första 900 M skulle vi segla rakt ostvärt för att komma syd en brytpunkt innan storcirkelnavigering kunde påbörjas. Punkten var satt för att vi, 65 deltagare, skulle komma 100 M syd om det sydligaste kända isberget. De isberg kustbevakningen upptäcker "bombarderas" med radarreflektorer och färg. Meteorologerna utlovade syd och sydväst 8-12 m/s de närmaste dygnen. Perfekt!

När vi startade på eftermiddagen den 16 juli var det nästan stiltje och enligt GPS skulle vi vara framme i Liverpool den 27 februari 1993! Några stadiga fina vindar kom inte utan de var växlande och svaga. Vid bidevindssegling kunde vi konstatera att tremastade fullriggaren *Mir* seglade minst lika högt som vi. Detta kommer att bli tuftt!

Väderfaxen havererade redan andra dagen så från och med nu, utan tillgång till frontsystemen, blev

taktiken "bästa ben mot mål". Lågtryckens lägen fick vi på Inmarsat och ibland även från tävlingsledningen när vi hade kortvägskontakt.



Temperaturen i luft och vatten sjönk ganska stadigt och vädret blev rått och fuktigt. Regn och tät dim-

ma, vilket i sig var väntat, men inte redan på tredje dagen. Långkalsonger, dubbla tröjor, vantar och mössor blev en självklar utrustning – tyvärr ända till Liverpool.

Om vi går tillbaka drygt en månad i tiden så hade vi på morgonen den 6 juni, svensk tid, försökt ringa upp ”Ring så spelar vi”. Tanken var få frågan ”vad skall ni göra idag?” och då få berätta om det första nationaldagsfirandet på St Barthélemy. Försöket misslyckades p.g.a. att den närmaste radiostationen inte svarade på anrop trots ”24 h Watch”. Nu på kryssbenet nära Nova Scotia fick vi VHF-kontakt. Vi fick även tillfälle att berätta om hur 6 juni-firandet gick till. Svaret på frågan för att vinna skivor kunde vi ej p.g.a. att den inte hördes i bruset. Glada blev vi i alla fall för att få höra ”Flicka från Backafall”. Den var sedan länge redan bestämd av *Marité*, *Nordkap* och oss. I slutet av första veckan ökade vinden och dygnsdistanserna blev mycket bättre. Startfältet var redan väldigt utspritt p.g.a. de varierande vindarna. I främre fältet medvind och i det bakre kryss. Den 22 seglade vi 220 M, 200 M mot mål. Bara *Mir* och *Sedov* hade bättre distans. Totalt var vi 12:a och 9:a i klass A, B och D!

När det undantagsvis var sikt såg vi flera valar på nära avstånd. Ett större isberg såg vi på stort avstånd och rapporterade det till ”race control” ombord *Libertad*. Sju isberg rapporterades in bl.a. hade *Schlüssel von Bremen* i god sikt seglat 300 meter vid sidan av ett 150 meter högt och 0,3 M långt isberg. Vilka foton de måste ha fått! Isbergen, utan ”radarreflektorer”, syns heller ej på radar över 2-3 M. Vi hade radarvakt dygnet runt. Extra pirrigt var det när farten låg upp mot 10 knop. ”Growlers” fanns också i området. I Labradorströmmen förekommer de syd om isbergen och är därmed farligare för seglare och sjöfart än de i Sydatlanten.

Vindarna hade större variation än vad skissen visar. Ena stunden fin slörvind för att kort därpå bli kulingkryss samt stiltjeperioder däremellan. Placeringarna åkte därför upp och ned ”utan egen förskyllan”. Som bäst var vi 6:a både totalt och i klass A, B och D. Långt bak i fältet blåste stadig NO-lig styv kuling i flera dygn varför några fartyg tvingades bryta.

Vi drog oss mer nordvärt ”på bästa ben” för att komma närmare lågtrycken. Tyvärr fick då på 11:e dygnet i svaga vindar en motström. Kryssben på  $\pm 85^\circ$ - $90^\circ$ ! Facklitteraturen angav 0,5 knops medström! Allt kändes då som ”pest och pina”. Vi gjorde bara 70 M mot mål. *Sedov* hade det ännu värre med endast 5 M mot mål medan *Mir* kunde glädja sig åt 170 M. Vår placering 12:a totalt och 9:a i klass. Samma dygn hade vi seglat halva distansen – det kändes bra. Isbergsrisken försvann samtidigt. Skönt! Dimman, regnet och kylan höll dock i sig.

På hundvakten den 29 var vi mycket nära att bli rammade av ett handelsfartyg, 8-10 000 dwt. Det

var svaga och växlande vindar och mycket tät dimma. Enligt VO, Örjan, gick det till på följande sätt: Ett av de första handelsfartyg vi träffade på denna resa passerade akteröver BB-tvärs 4-5 M och Örjan påbörjade den SB-vändning han tidigare planerat. Det tog väl drygt 20 minuter för vaktkvarteret att klargöra och tyvärr, i detta fall dock tursamt, trasslade sig fishermanskotet så vändningen blev en minut försenad. Till saken hör att vår radar har en död vinkel akteröver på  $\pm 20^\circ$ - $30^\circ$ . Då uppfattade Örjan plötsligt ljudet av en bogvåg hastigt närmande sig akterifrån. Inom 10 sekunder passerar fartyget tvärs ut om styrbord, under en halv kabellängd, med ca 10 knop. Förseningen i vändningen gjorde att vi inte hamnade i ett s.k. T-läge. Nära var det i alla fall! Vår bedömning är att det var samma fartyg som tidigare passerat och nu ville ta sig en närmare titt på det stillaliggande radarekott mitt i Atlanten.

Den 29 blev ändå en lyckodag för klockan 06 började det äntligen blåsa stadig medvind. Loggen visade strax 10 knop. Hurra! Sakta ökande till 12,5 knop under kvällen. Även medström 1-2 knop – utan statistiskt underlag! Ost om oss rapporterar *Zénobe Gramme* 40 knop. Skiftade till ny jagare. Detta dygn blev vårt bästa med 255 M. Vi visste det inte då men det här var början till en segling som skulle ta oss den sista halvan av Atlanten på mindre än 7 dygn. Alla dygnsdistanser utom en låg över 200 M. Det var vi dock inte ensamma om. *Sedov* loggade 309 M ett dygn och *Kruzenshtern* loggade som mest 19 knop. Vi slörkryssade oss fram i kulingar med byar uppåt 20 m/s. Gipparna fick planeras mycket noga – med båda vakterna. Vi hade nu tacksamt kommit in i brittiska sjöprognosområdet. ”Sjöberg” växte och blev som ”hus”. ”Never look over your shoulder” är ju ett känt talesätt. Inte för man ser nåt i den becksvarta natten men Örjan fick en våg som gav en 15-20 sekunders surf. Ni vet en sådan där man har sett från ”Whitbread”. En kaskad av vatten rakt upp på båda bogarna och havet samtidigt kokande om sidorna. Tungan rätt i mun så det inte blir varken gipp eller ”broach”. Denna gången gick bra och även den, något kortare, som Sverker senare hade. Tro det eller ej men solen tittade faktiskt fram för ett ögonblick. Häftiga fotografier med sjön som tornade upp sig akteröver.



Vi hade fullt ställ och närmade oss målet med stormsteg. Irländska sjön mötte oss med dimma, regn och sydlig kuling. Vi kan vara glada att vi slapp 50-knoparen som gick över Liverpool. På slör mellan fiskebåtarna fick vi, under dessa 12 timmar, ett ”race i racet” med *Kaliakra* (ej optisk kontakt). En bra avvägd segelföring gav oss både balans och god fart – 12,5 knop; mellanklyvare, stagflock, bredflock, skonert, fisherman och ett rev i storen. *Kaliakra* med fullt ställ loggade 13 knop och vann med 30 minuter. Omräknat i handikapp blev det oavgjort, viket bådar gott för kommande kappseglingar.

Vi var blöta och trötta men ändå glada att sista halvan av Atlanten gick så fort. Efter 19 dygn och 4 timmar var vi ganska sugna att få komma iland och svinga ett antal bägare. Seglad distans 3200 M gav oss en medelfart av 7,0 knop, fart mot mål 6,1 knop.

Placeringen då? Vi klättrade upp till en 6:e plats, vilket nog mer berodde på att fartygen akter om oss fick tillbringa ”flera dygn” i Irländska sjön. Tabell med handikapp inräknat enligt nedan.

Fartyg	Total placering	Klass A+B	Dygn: timmar: minuter
<i>Kruzenshtern</i>	1	1	11:09:46
<i>Sedov</i>	2	2	12:01:06
<i>Mir</i>	3	3	12:11:30
<i>Tovarishch</i>	4	4	12:22:10
<i>Fryderyk Chopin</i>	5	5	13:05:17
<i>Falken</i>	6	6	14:03:59
<i>Juan Sebastian de Elcano</i>	7	7	14:04:14
<i>Libertad</i>	8	8	14:04:46
<i>Kaliakra</i>	9	9	14:10:10

Anm.1 Först på 10:e plats kom den första spinnakerbåten *Schlüssel von Bremen*

Anm.2 Notera att *Falken* har en kvart ner till 7:e plats och trekvart ner till 8:e!

Särskilt roligt var det att slå *Juan Sebastian de Elcano* efter ”psykningsignalen” i våras.

### Liverpool

Det fanns två förtöjningsområden: ett i stadens centrum där vi mindre fartyg låg indockade och ett på andra sidan floden i ett gammalt magasinsområde, Birkenhead, dit de större fartygen hänvisades.

Konsul David Beazley hade fixat oss stadens finaste förtöjningsplats – 20 meter från en populär pub i ett f.d. pumphus.

Nåväl, den 6 augusti när vi bärgat klockan 04 utanför slussen gick det för mycket sjö för att ta oss in. Det fanns stor risk för skador på den fällda slussporten. Ökande Neap, så det var inte aktuellt de närmaste dygnet heller att komma in. Det blev att ta sig till en annan docka 3 M norr om centrum och där blev vi liggande ensamma i 4 dygn. Det var nog ganska bra det kom vi raskt underfund med. Varken parad eller åskådare och vi behövde såväl materielunderhåll som vila – och brittiskt öl.

Svenska Sjömanskyrkan, denna fantastiska organisation, tog hela besättningen på en innehållsrik sightseeing i norra Wales. Solen sken och Nordatlantens trista väder var som bortblåst. I ett hantverkscentrum, tillverkning och försäljning, hittade vi ”vår” butik. Allt som fanns i affären var kopplat till ”FALCON”: stop, jägarutrustning, tavlor, keramik, porslin, tyger m.m.

Väl förtöja intill ”vår” pub med *Jens Krogh* på utsidan hölls ett korum för oss båda av sjömansprästen.

Från Liverpool åkte både jag och chiefen hem på semester och blev avlösta av kapten Torben Holmberg respektive fänrik Jan Svensson.

### Erfarenheter

Tack alla sponsorer för att denna historiska segling blev verklighet. Det är måhända lätt att glömma med tanke på alla praktiska problem och strul som uppstod i samband med gästseglingarna. Gästseglingar bör därför genomföras i största möjliga utsträckning efter rustningen alternativt mellan besättningsbyten så att eleverna inte kommer i kläm.

Vad som även kan göras bättre inför nästa långsegling är dels att beslutet kommer tidigare och dels att nyckelbesättningen får mer tid för rekreation, särskilt i de hamnar där besättningsbyten planeras.

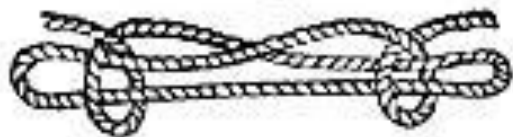
*Falken* går suveränt i atlantsjö men visst saknas det att hon inte är råtaclad på fockmasten. Atterberg skrev om detta redan på 50-talet. Att vår ”Damen” börjar bli gammal framgår med all tydlighet av de tekniska haverier vi haft samt av den materiel- och säkerhetsinspektion som gjordes ombord efter hemkomsten. Nostalgi i all ära, men nog är det hög tid och ekonomiskt lämpligt att införskaffa en ersättare. En lämplig fartygsstorlek är en barkentine typ ORP *Iskra*, utmärkt seglare i såväl atlantsjö som skärgård. Hon kan ta 50 elever och har även lekionsrum.

Av våra elever detta år, som hade både skiftande bakgrund och olika framtidsplaner, vitsordade samtliga vår utbildning i sjömanskap och team-building.



Efter den senaste tidens tragiska fartygsolyckor skrivs mycket i fackpressen om bristen på gott sjömanskap som en bidragande orsak. För oss i Marinen är det självklart att sjömanskapen ingår i utbildningen av våra blivande officerare, oavsett yrkeslinje. Vår senaste utredning i ämnet påvisar att den sker bäst ombord i ett segelfartyg. Ett civilt merutnyttjande av vår segelfartygsplattform blir därför en logisk framtid.

Det har ju inte varit så många atlantseglingar för skonerterna och vi är lyckliga att nu kunna tillhöra denna lilla skara. En stor dröm har äntligen gått i uppfyllelse. Den bästa presenten för mig är dock att inga personskador hade inträffat.



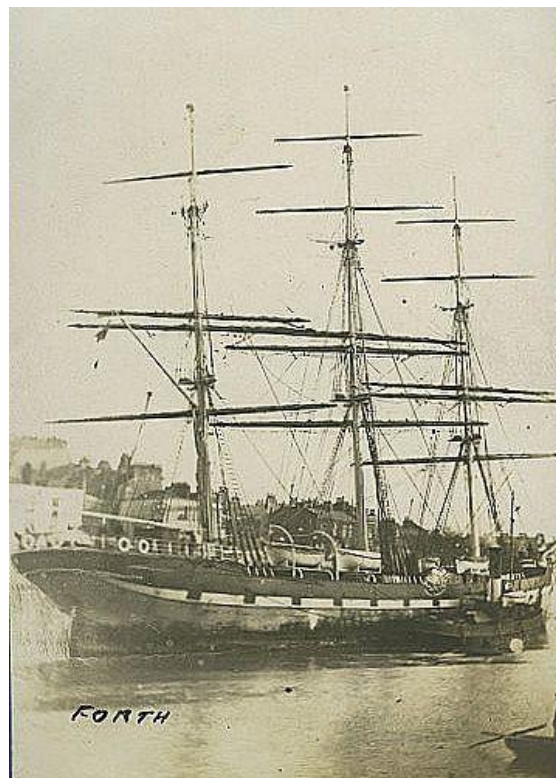
En trumpet, men felritad. Vari ligger felet? Skriv till redaktören.

## BREV TILL EN DOTTER

Fortsättning från sid 3

Hela denna berättelsen har jag berättat för det blev förspelet till huru jag kom ombord i *Forth*, som senare visade sig vara nummer 1 av alla segelskutorna jag senare kom att fara i. Både jag och alla trivdes bra ombord från början. Alla som voro kvar ombord hade varit med och påmönstrade i Norge för över året tillbaka. De få som fattades hade rymt och jag var den förste nykomlingen bland den gamla besättningen.

Att tremastade fullriggaren *Forth* var ett förstklassigt och välskött fartyg kom jag snart underfund med. Överallt var det rent och snyggt och välputsat. I skansarna, som lågo i ett särskilt hus mellan för- och stormasten var det som ett litet familjehem för besättningen. På vardera sidan var det en skans för 8 man till vardera styrbords- och babordsvakten. De flesta hade sina sjömanskistor, som det ju var brukligt ombord i segelskutorna, där deras tillhörigheter förvarades. Några skåp var det inte brukligt att det fanns. Endast de åtta kojerna i vardera skansarna och en vedkamin mitt på durken (golvet) var hela möbleringen.



Fullriggaren *Forth*, byggd 1894 i Glasgow. Som framgår av texten blev hon senare vitmålad.

Skutan låg till ankars i Watsons Bay på sydsidan av hamninloppet. För att komma iland fingo vi ro ett långt stycke till en brygga och ett stycke därifrån åka lång väg med spårvagn för att komma till staden. Jag bodde redan ombord och hade endast arbetskläder med mig och resten av mina tillhörigheter voro kvar på sjömanshemmet.

Det var inte många dagar efter det jag börjat arbeta ombord förrän en av styrmännen sade till mig att kapten ville tala med mig när han kom ombord under eftermiddagen. Nu trodde jag först att jag skulle få besked om att jag inte behövdes mera ombord men det blev det inte. Kapten frågade mig om jag trivdes ombord så kunde jag gå med honom iland nästa dag och mönstra på ty skutan skulle göras segelklar och segla i ballast till ostkusten av Sydamerika om några dagar. Jag tackade genast ja. Nästa dag var jag med kapten till norska konsulatet och skrev på i rullan såsom lättmatros. Det behövdes några flera pojkar till skutan och kapten frågade mig om jag visste några skandinaver och sade jag till honom att jag trodde mig veta en dansk, som ville hemöver. Jag gick till sjömanshemmet och träffade dansken. Han hette, tror jag, Jens Knudsen och tog gärna plats som lättmatros. Vi gingo åter till konsulatet där kapten fortfarande var kvar och Jens mönstrade också på. Under tiden hade konsuln fått dit några pojkar. Bland dem var en norrman från Ålesund, som suttit inburad för något och han kom med som matros. Det dröjde inte så länge förrän den felande besättningen var fulltalig.

Nästa dag blev det brådska ombord. De dagar jag redan varit ombord hade arbetet för det mesta bestått i putsning och målning och skutan såg mera ut som en lustjakt, där den låg för ankars. Det helt vitmålade skrovet såg riktigt fint ut och den röda bottenfärgen var en fin brytning nere mot vattenlinjen. Masterna voro helt vitmålade från däck till kaltoppen. Vad jag, och även många andra, tyckte inte bröt så vackert mot det andra var att alla rårna voro svartmålade (med koltjärä). Men nu blev det annat av. Segel efter segel togs från segelkojen ut på däck och fingo en sista översyn. Därefter sändes de till väders och benslades till sina respektive rår och stag. Några dagar lågo vi hela besättningen till väders från tidigt på morgonen till sent på kvällen och arbetade med att slå under seglen. När det var färdigt sade förste styrmannen att arbetet gått fort och bra och när kvällen kom bjöds på en ”dramm” till hela besättningen från en flaska billigt holländsk gin. Det första gin jag någonsin smakat. Det var inte gott men det värmdde. Och så var skutan segelklar och vi fingo besked att vi skulle segla så fort som vinden visade sig vara god från land. Den kvällen var den sista vi fingo landlov. Så många som kunde reste vi iland. Mina saker hade jag redan ombord, men Jens och jag skulle resa till sjömanshemmet och säga adjö, ty de tyckte vi att vi borde göra, då det varit så hyggliga och bussiga alla mot oss. Efter sjömanshemmet reste vi med spårvagn åter till Watsons Bay och träffade några av kamraterna och voro tillsammans med dem på ett litet café, som en gammal norsk tant ägde. Det blev inte så sent förrän vi åkte ombord.

Under tiden i land hade jag skrivit flera brev hem till farmor och talat om för henne att jag nu hade mönstrat ombord i en norsk segelskuta och skulle ge mig iväg hemöver.

Innan vi ge oss iväg till sjöss skall Du få höra litet om besättningen. Kapten hette Mickelsen och han var från Sandefjord där också skutan hörde hemma. Han hade sin fru med ombord och hon hade så gott som hela deras äktenskap farit med honom ombord. De hade fyra söner och en dotter, som alla voro födda till sjöss. De voro nu vuxna och ute i världen, några som sjömän och några hemma i Norge. Kapten Mickelsen var mellan 60 och 65 år gammal. Liten till växten men, som det senare visade sig en mycket duglig befälhavare och sjöman. Förste styrman mins jag inte namnet på. Han var mera tystlåten och verkade alltid bekymmersam, medellång och mager men även han duglig i yrket. 2:e styrman, även norrman, hette Nielsen och var en kraftig, medelstor och mycket käck ung man, som jag senare blev mycket god vän med. 3:e styrman var en svensk från Kalmar, alltså smålänning liksom jag. Han var omkring 30 år och hade redan hunnit med c:a 15 år till sjöss i segelskutor. Han hade ingen navigationsexamen och var mönstrad såsom konstapel. Så ha vi segelmakaren, som var över de 70 åren

och hemmahörande i Strömstad i Sverige. Trots sina många år hade inte sjölivet satt några ålderdomskrämpor i honom utan han var lika rörlig och säker som vilken 30 åring som helst. Timmermannen var också svensk, jag tror någonstans från Gävletrakten. Lång och tjock som en gris, alltid högfärdig och skrytsam och hade alltid stor kritik om befälet och skröt alltid om sina fina platser han haft ombord i både engelska och amerikanska skutor och båtar. Han var tror jag mellan de 50 och 60 åren. Stewarden var norrman i 40 årsåldern och hade farit med kapten Mickelsen under många år. Likaså kocken var norrman. I skansen voro vi åtta man till vardera styrbords och babordsvakten. Av dem mins jag inte namnen på flera än dem jag förut nämnt, förutom Trygve Erlandson, som var lättmatros och släkting till kapten och en käck norrman i 17 årsåldern. Dessutom mins jag ett par pojkar från Fredrikstad i Norge, ett par riktiga busfrön. Jag blev avdelad till 2:e styrmans vakt. På den tiden fingo vi gå vakt om vakt natt och dag och varför vi voro så många var ju att vi skulle utföra allt arbete med seglen förutom styrning och utkik.

Tidigt dagen efter vårt sista besök i land reste kapten i land tidigt på morgonen. Han hade meddelat styrman att vara klar för avsegling när han kom tillbaka om vinden lämpade sig. Det var inte så många timmar efter förrän en bogserbåt syntes komma mot skutan. Med den kom kapten tillbaka och vid ombordkomsten meddelade han att vi skulle lämna ankaret och ge oss iväg till sjöss. Det blev alla man på däck och största delen till kapstan på backen och sedan blev det ett tramp runt den och med handhjälp och under sång lättades ankaret. Bogserbåten gjordes fast och så började bogseringen ut ur hamnen. Detta var under senare delen av januari månad 1915, som nu resan hemöver började på allvar. Väl en timmas tid tog det innan vi voro utanför Sydney Heads, som yttersta inloppet kallas. Bogserbåten fick fortsätta ytterligare ett gott stycke ut medan det ena seglet sattes efter det andra. Så småningom voro vi under tillräckligt med segel och bogsertrossen lades av. Norska flaggan firades tre gånger till avskedshälsning som besvarades av bogserbåten med ångvisslan och med den lilla flaggan den hade. Vi alla ombord viftade både från däck och till väders och sjöngo och hojtade till avskedshälsning. Snart voro alla övriga seglen satta och vinden friskade och skutan började skjuta god fart. Innan kvällen föll på voro vi redan långt ute till sjöss och australienska landet hade försvunnit. Det var för mig ett minne blott, som nu var kvar av de nära 3 åren jag varit där.

Våra vakter voro indelade enligt gammalt tvåvaktssystem i 5 vakter under dygnet. Första eller hundvakten var mellan midnatt till kl. 4 på morgonen. Andra vakten från 4 till 8 och förmiddagsvakten från 8 på morgonen till 1 eftermiddagen. Eftermiddagsvakten från kl. 1 e.m. till 6 e.m. och sist kvälls-

vakten från 6 e.m. till midnatt. På så sätt fingo vi skifta runt och fingo omväxlande vakter vart annat dygn. Vid varje vaktskifte fingo alla samlas akterut

för kontroll att alla voro närvarande eller ingen försvunnit från fartyget.



Vinden höll sig god och det gick undan värre sydos-töver. Jag kände ju inte till någon navigering då för tiden men kom dock underfund med genom prat och från styrmännen att kursen gick söder om Nya Zea-land. Jämt var det arbete i riggen. Än med segel-bärgning när vinden friskade för hårt och sättning av segel igen när det mojnade med vinden. Nästan varje vaktskifte fingo båda vakterna hjälpas åt att s.k. tajta brassar och taljor. En vecka gick under fin och behaglig segling och i allmänhet med god fart. Vädret var vackert.

Komna söder om Nya Zealand så började det friska i värre och det urartade sig till en den mest rykande storm jag tror jag någonsin varit med om även under senare år. Så har jag tyckt sedan dess ehuru jag kanske blivit mera van under de många åren till sjöss.

Det blev bärgning av segel och under dagar kunde inte mera segel föras än det minsta möjliga för att hålla styrfart. Ett par veckor gingo nu under det hårdaste slit vi kunde tänka oss. Ibland gingo fri-vakterna förlorade då alla man behövdes på däck. Det blåste och regnade så hemskt så det fanns ingen möjlighet till att kunna hålla kläder eller något torrt. När det kunde bli vila så var det att vrida ur det värsta vattnet och ta på dem igen och sova genom-

blöt. Efter en vecka i detta väder tyckte vi det kunde ta slut men i stället ökade det ändå värre och sjöarna gingo höga som berg. Ibland tycktes de vara långt över masttopparna och när skutan kom upp på en topp såg det riktigt hemskt ut att se ner i vågdalarna. Hon var som ett litet skal eller som en leksaksbåt i de höga sjöarna. Ibland kom stora sjöar vräkandes in på däck trots att skutan låg högt på vattnet och hon slingrade ofta så hårt att man var tvingad att hålla fast ordentligt för att inte slå omkull över däck. Så gick det dag för dag och natt för natt ett par veckors tid. Det knakade tycktes det överallt men det höll. Första dagarna var jag dödstrött och den korta vilan var inte tillräcklig. Det gick och så småningom blev jag van vid det myckna vakandet och det hårda arbetet så tröttheten gick liksom ur kroppen. När vilade kapten? Det var inte ofta, som han var borta från däck. Det tycktes mig, som var han där jämt under dessa par hårda och stormiga veckor. När det fordrades tog han själv rodet och skickade rorsmannen eller ibland när där var två till att hjälpa till till väders eller vid brassarna eller vad som behövdes. Han sprang ibland från rodet för att ge en order. När så hände var hans fru genast till hands och tog rodet. När han såg henne där hände det ofta att han själv var med i det hårda arbetet. Hon kunde styra bättre än flera av oss för om mas-

ten och det gjorde henne, tycktes det, inget att även hon blev genomblöt så att hennes kläder klubbade vid kroppen. Vad både kapten och hon kunde pigga upp oss alla under dessa par svåra veckor.

En dag kände jag mig litet vemodig då stormen röt och det var den 11 februari. Det var min 21sta födelsedag. Kapten brukade genom styrman bjuda på en ”dramm” när arbetet varit hårt och vi voro genomsura. Även hade arbetet varit hårt hela min födelsedag och vi blevo tillsagda få en ”dramm” vid vaktskiftet på kvällen. Kapten kom då dit själv medan styrman hällde upp drinken och sade då att han sett i pappiren att jag hade min födelsedag och gratulerade och sade till om en ”dramm” extra till var och en. Jag kände mig då att jag fått fira min födelsedag.

Det var inte bara att stormen var så ihållande med regnbyar jämt och ständigt. Det blev kallare och kallare för var dag. Rena vinterkylan isade genom kroppen. Vedkaminerna i skansarna eldades men voro inte tillräckliga att ge värme till mera än att värma de stelfrusna händerna. Mycket mindre att försöka torka våta kläder däromkring. Det gavs order om skärpt utkik för isberg, vilket jag ju tog mig en funderare om huru så kunde vara då det ju skulle vara högsommar här på södra halvklotet. Men mitt begrepp om världshaven var inte större på den tiden. Efter, jag tror det var 2 veckor, sedan vi sist hade sett solen. Den började så småningom titta fram. Jag såg huru kapten hade bråttom och kikade på den med sextanten och sprang in i navigationshytten och åter flera gånger hela dagen i ända när solen tittade fram. Fast min kunskap i navigation inte var stor visste jag ju att positionen beräknades efter solhöjder och stjärnor. Vi voro mycket nyfikna var vi kunde befinna oss och de äldre, som ju voro klokare än vi yngre och timmerman i synnerhet förde ju ordet. Vi gissade ju på att vi inte kunde ha kommit så värst långt under en sådan storm, som vi genomlevt och då skutan under mesta tiden endast kunnat föra litet segel. Men så när solen sken fram riktigt ordentligt någon dag senare så talade vår käcke vaktstyrman 2:e styrman Nielsen om att i morgon om vinden håller sig så fint som nu så får vi säkert se en skynt av Kap Horn. Det hade han fått veta av kapten att vi voro så nära. Och morgondagen kom med strålände solskensväder och fortfarande fin västerlig vind. Det förnämsta av allt var att vi kunde torka våra sura kläder och överallt hängde våra tillhörigheter i den vägen till tork.

Vi fick verkligen se land i sikte och så nära att vi fingo en fin blick på de gråa så hemskt för sjöfolk beryktade klippor, som kallades Kap Horn. Huru kunde detta gått till att vi hunnit den långa vägen från Sydney ända till hit på något över 3 veckors tid. Det var den hemska stormen, som blåst så hårt att skutan flugit med av bara farten och sedan i lagom tid tittade solen fram och gav kapten en säker position innan det var för sent. Nu förstod jag varför

alla berättelser om resorna runt Kap Horn blivit så beryktade. Det hårda vädret därnere, stormarna och omöjligheten till observationer bringade fartygen långt ur kursen så att många seglade rätt i land mot dessa hemska klippor och många rände mot isberg och voro spårlöst försvunna.

Nu hade vår duglige kapten Mickelsen och hans präktiga styrmän klarat skutan under denna resan och när Kap Horn försvunnit och vi styrde nordöver blev vädret vackrare och vackrare för varje dag. Någon vecka efteråt sågo vi Falklandsöarna och där var det fullständigt vindstilla och havet låg som en spegel. Där funnos mycket säl, som nyfiket kom intill fartyget. En av pojkarna spelade munspel och när sälarna hörde det hade de mycket roligt i vattnet, vilket var ett ombyte och en förnöjelse för oss alla. Nu när vädret blivit vackert så sattes igång med renavskning över hela fartyget. Det viskades om att vi inte hade så långt kvar till hamnen Bahia Blanca i Sydamerika på ostkusten dit vi skulle för att söka last. Det dröjde väl omkring en vecka till och vi sågo åter land och seglade så nära en fyr att de där kunde läsa av några signalflaggor, som hissats. Vi seglade sakta med vinden in mot en flodmyrning och rätt som det var fingo vi se en liten rök från en ångbåt. Det var en bogserbåt, som kom ut till oss och det blev med liv och lust som en bogserkabel gjordes fast. Med liv och lust gjordes seglen fast, vilket nu endast var en lek för oss mot det hårda arbete vi haft under hela resan.

Vilka ljuvliga toner det var för oss alla, när vi kommit in i hamnen ett stycke uppför flodmyrningen, och ankarkättingen rasslade ut genom klyset. Vad allt nu med en gång blev lugnt och fridfullt. Jag reflekterade över huru det varit möjligt att vi en handfull unga pojkar under ledning av dessa erfarna män, summa 24 stycken och med kaptens fru 25, kunnat klara denna skutan genom ett sådant herrans väder under flera veckor. Vi kände ju oss också såsom ett med skutan.

På Bahia Blancas ankarplats blevo vi inte liggande länge. Kapten hade varit i land några gånger och fått en last av vete ordnad till England som destinationsort. Det blev att lätta ankaret igen och så förhållades fartyget till kaj. Besättningen fick själv lossa ballasten som bestod av sten och sand. Där fingo vi åter slita hårt från kl. 6 på morgonen till 6 på kvällen. På den tiden var det inte 8 timmars arbetsdag. Ballasten skulle ut så fort som möjligt. Därför blev det ej några längre raster för måltider. Men trots detta så orkade vi utan trötthet att gå iland ett slag under kvällen och se oss omkring och få litet omväxling och nöje. När det var klart för lastning så fingo vi litet ledigt.

I hamn träffade vi flera segelskutor och ångbåtar och fingo veta nyheter om kriget i Europa. Det var första världskriget, som rasade för fullt. Det talades om undervattensbåtar och huru fartyg torpederades

runt engelska kusten. Det talades om högre hyror och mycket annat och det var många, som rymde från sina fartyg till andra för att få bättre betalt. Av besättningen på *Forth* var det ingen som lockades. Vi trivdes alla där vi voro.

En söndag hade jag och några stycken till mycket roligt. Där fanns en man som hyrde ut hästar, med vilka vi kunde få ta' en ridtur utanför staden ut till slättlandet, som kallade "pampas". Jag hade lärt mig rida rätt bra i Australien och blev den, som i första hand föreslog ridturen. Vi voro väl halva dussinnet pojkar till häst men det var inte så många, som kunde rida någorlunda. Ut från staden gick det i sakta lunk. Komna utanför ut på slätten så satte jag igång med galopp och de andra hästarna följde efter. Den ene efter den andre av de övriga pojkarna tappade balansen och blevo hängande med armarna om hästarnas halsar och detta tyckte inte hästarna om. När jag vände om fick jag se att flera hade ramlat av och hästarna sprungo för sig själva. När jag fick se att det bara var jag och en till, som voro säkra i sadeln så fingo vi ta' oss för att tillsammans med en man från hästägarens att få tag i de herrelösa hästarna och sedan hjälpa de andra komma upp igen. Sedan kunde vi ju inte rida fort mera utan det måste bli sakta så att ingen mer olycka inträffade. Dagen gick och vi hade roligt i alla fall. När vi sent omsider kommo ombord igen så kände jag mig litet trött och stel i baken. Men mitt var inget mot de flesta andra, som blivit så ömma och såriga att det kändes riktigt ont för dem att kunna sitta. Efteråt voro de inte pigga på en ridtur till. Det var bara jag och dansken Jens, som även ridit en del i Australien, som nästa söndag lånade ett par hästar och redo ut på pampas. Då redo vi undan värre i galopp och kommo långt ut på pampas och fick se en hel del av landet.

Det tog en hel månad innan skutan blev lastad. Under tiden skulle det målas både namn FORTH NORGE med stora bokstäver på båda sidor av fartyget och dessutom stora norska flaggor. Detta för att undervattensbåtarna skulle se att det var ett neutralt fartyg när vi kommo mot engelska kusten. Jag fick i uppdrag att göra detta arbete, som jag gillade. Jag hade under resan målat och ritat litet för skoj skull och när styrmännen sett det tyckte de att jag var lämplig till namnmålningen etc. på utsidan.

Så var skutan segelklar igen med full last av vete ombord. Av besättningen, som jag nämnt förut fanns inte en man, som saknades och därför voro vi alla ombord för resan upp mot England. Vi bogserades åter ut till sjöss i början av april månad. Detta blev en lugn och vacker resa upp till England.

När vi lämnat bogserbåten utanför flodmynningen och fått alla seglen satta blev det segling i passadvindarna och solsken nästan jämt. Nu kunde vi ta' igen oss rätt bra ty det blev inte så ofta, som det blev nödvändigt att hjälpa till på frivakterna. Även

under vakterna kunde de, som ej hade rortörn eller utkik ofta ta' igen sig på luckorna. Detta gjorde ju så för oss att vi kunde ha' många frivakter för oss själva. De, som roade sig med att göra diverse sjömansarbeten, gjorde flaskskutor. Några roade sig med sjömansarbeten, snickrade sjömanskistor m.m. Kapten hade frågat mig om jag ville hjälpa honom få målat i salongen och det var av den orsaken att jag hade målat skutan i stormen runt Kap Horn på ett stycke oljetyg från ryggstycket av en gammal oljerock. Den målningen finns kvar hemma i en av kamferkistorna. I salongen hittade jag på att måla blommor i taket i hörnerna och det tyckte fru kapten om. Medan jag målade detta fick jag ge henne mina sönderslitna strumpor och en del trasiga kläder och hon lagade åt mig. Åt kamraterna och styrmännen målade jag flaggor, rattar och skutor i locken till deras sjökistor. Jag tror det var ombord i *Forth*, som jag även gjorde det juvelskrinet, som mamma fortfarande har på sängkamarbyrån därhemma. Jag kan inte minnas annat än det följt med mig trots att jag förlorade en hel del saker och kläder vid senare torpederingar.

När det var så vackert väder hittade gärna kapten på att ha oss intresserade för en del sport fast vi ju hade god träning i arbetet i riggen. Vi roade oss med allt möjligt, brottades och tog krafttag och andra påhitt.

Så gick resan ganska bekymmerslöst under ett par månaders tid tills vi närmade oss England. Vi sågo dock inget av några undervattensbåtar. Vi voro på väg till Queenstown på sydkusten av Irland för att anlöpa där för vidare order vart lasten skulle. Det var vid midsommartid vi närmade oss Irland och anlände utanför Queenstown. Där kom en engelsk patrullbåt, som talade om för oss att det var farligt däromkring för undervattensbåtar och erbjöd sig att genast bogsera oss in i en vik utanför inloppet i stället för att ligga utanför och vänta på bogserbåt. Skutan blev så inbogserad i denna viken bakom en liten ö och därifrån reste kapten till Queenstown för att taga reda på vart vi sedan skulle fortsätta. Vi blevo liggande här en veckas tid. Vi hade fått veta att vi skulle fortsätta till Liverpool med lasten, men för faran för undervattensbåtarna fingo vi inte segla utan skulle invänta en större bogserbåt, som skulle bogsera oss hela vägen dit. Medan vi lågo i denna viken fingo vi veta att en stor engelsk passagerarbåt *Lusitania* blivit torpederad utanför för en vecka sedan. Även medan vi lågo i viken fingo vi en kväll höra en smäll från sjön och sågo ett moln av rök i horisonten och då var det en engelsk segelskuta, som blev torpederad.

Vi fingo inte gå i land i denna viken men vi hade det ganska roligt i alla fall. Det var nämligen en liten badort längst inne i viken och många sommar-gäster kommo ut i småbåtar och hälsade på oss och de hade alltid med sig frukt och gotter till oss så att vi mumsade och mådde riktigt gott.

Så kom den stora bogserbåten och vi började bogseringen till Liverpool, som tog tre dygn i anspråk. Under vägen slogos seglen ifrån och stuvades ner i segelkojen. Skutan skulle göras helt klar för att det beräknades hon skulle få ligga i hamn ett par månader innan lasten utlossats. Allt gick lyckligt och väl för oss utan några extra äventyr till Liverpool. Detta var första gången jag kom till England. Vid framkomsten blev det att ankra på Mersey River ett par dagar innan skutan fick gå in i dockan där lasten skulle lossas.

Några dagar låg fartyget till ankars på Mersey River. Därefter komma ett par bogserbåtar och tog hand om oss och ankaret lättades för förhalning in i en stor dock. Det är nämligen så att fartygen slussas in i stora bassänger när det blir högvatten och när dockportarna stängts ligger fartygen säkert vid kaj utan att påverkas av att vattnet höjer och sänker sig flera gånger om dygnet.

Vi hade redan fått meddelande av kaptenen att de flesta av oss fingo avmönstra vid framkomsten, och som jag hade räknat med att resa hem så var jag en av dem, som skulle lämna. Kapten ville endast ha så litet folk ombord, som möjligt under den långa tid fartyget beräknades ligga i hamn.

Så blev det avmönstring på norska konsulatet. Min beräkning att resa hem visade sig svår. Dels var det på grund av kriget litet fartyg, som gick från Liverpool till Sverige och de, som fortfarande voro igång hade inga platser då någon av deras besättning ej fingo avmönstra i England. Jag undersökte hur det kunde vara att kunna resa passagerare. Min avmönstring på c:a 35 pund räckte inte. Jag skulle ha behövt mera för resa med tåg till Newcastle och sedan med båt därifrån. Jag flyttade iland tillsammans med flera av de andra pojkar. Med de pengarna jag hade köpte jag mig en ny kostym för 3 pund. Det var inte dyrare för en kostym på den tiden och ändå var det en mycket prima. Det mesta av mina kläder hade förstörts under resan och var endast såsom arbetskläder för mig. Från farmor hade jag fått mina första brev sedan jag lämnat Australien och hon väntade mig hem. Men det gick inte för mig denna gången huru jag än såg mig efter lägenhet. Men sjöfolk ville de ha på många fartyg och så efter några dagar i hamn mönstrade jag ut till sjöss igen med en annan norsk segelskuta *Atacama*.

Det var endast litet av mina pengar, som jag förstört. Genast jag avmönstrade *Forth* gick jag till svenska konsulatet och bad konsuln få deponera pengarna hos honom. När jag nu mönstrade ut till sjöss igen gick jag till konsuln och bad honom skicka hem vad jag hade kvar (c:a 25 pund) till farmor. Så skrev jag till farmor och talade om för henne att jag inte kunde få lägenhet hem och jag därför farit med en annan skuta till Canada och åter för att få litet mer reskassa.

Farmor hade skrivit till mig och talade om att hon inte nänts röra mina hemskickade sparslantar utan de stogo i bank och väntade mig tills jag kom hem.

Flera från *Forth* hade snart försvunnit och vi skildes för alltid. Ålesundaren var en dålig karaktär. Hans avmönstring gick på ett par dagar på krogen tillsammans med dåliga individer, som hängde med honom så länge det varade och sedan råkade han fast igen för polisen och fick sitta inne en månads tid för någon förseelse. Vart den ene efter den andre tog vägen mins jag inte nu. Men de flesta voro försvunna för mig och gävo sig iväg till sjöss igen så fort de fingo hyra. Gamle segelmakaren vet jag reste genast till Newcastle där han och ett par av pojkarna, som han fick i sällskap, skulle köpa en fiskarbåt och segla med den hem till Bohuslän.

En dag innan jag gav mig till sjöss igen med mitt nya fartyg hälsade jag på ombord i *Forth*. Där var redan mycket förändrat. Jag träffade endast Trygve Erlandson, som fortfarande skulle följa med skutan. Han talade om för mig att kapten skulle lämna och resa hem samt att en av hans söner skulle övertaga fartyget som kapten. Styrmännen och de övriga hade redan rest och nytt befäl kommit ombord hemifrån. Det var med saknad jag såg skutan för sista gången och jag mins dem än i dag med vördnad för kapten Mickelsen och hans befäl, som med sin stora sjömannaskicklighet räddat både fartyg och våra liv under svåra stormarna under seglatsen runt Kap Horn.

Flera år hade gått och jag var 3:e styrman ombord i *Hellenic* när jag en dag 1921 var ett ärende i Oslo, och var då i uniform. Helt apropå fick jag på en gata se ett bekant ansikte och det var min värderade 2:e styrman Nielsen från *Forth*. Även han kände igen mig. Vi pratade en stund och han följde med mig ombord och åt ärter och fläsk. Det var en torsdag. Han talade om huru han under årens lopp haft det. Nu sökte han hyra efter det han lämnat en ångbåt. På segelskutor hade han varit förste styrman flera gånger. Längre hade han inte kommit. Men en stor del av skutorna hade slutat och försvunnit och nu hade han inget annat att göra än ta hyra som 2:e och ibland 3:e styrman på ångbåtar där han inte trivdes. Han talade om att Trygve Erlandson hade tagit sin styrmansexamen i sin tid och varit styrman ombord i en segelskuta, som förliste och även han gick förlorad. *Forth*, talade han om, förliste i nordatlanten resan efter det vi lämnat den. Detta hade jag tidigare hört av farmor, som sett detta i en tidning och hon trodde jag var med, innan hon fick brev från mig att jag lämnat fartyget. Hela besättningen blev dock räddad.

För flera år tillbaka när mamma och jag bilade en tur genom Norge så råkade jag vid passerandet av tullen vid norska gränsen vid Svinesund se tulljäns-temannen där, som var så lik styrman Nielsen att jag trodde det var han. Men det var hans bror, som var

så lik. Mamma kan tala om för Dig huru ond hon var på mig, som lät henne vänta i bilen. Hon visste ju inte då var det var. Men tiden gick allt för fort med allt vad jag fick höra av brodern. Jag talade ju om för honom att hans bror varit styrman ombord i *Forth*. Och så fick jag veta av honom om att brodern styrman Nielsen hade förlorats till sjöss ombord i en segelskuta, som gick bort.

Ja, nu har jag berättat i korthet om en av mina mest minnesvärda resor för Dig och Du läser väl denna berättelsen för dem alla därhemma. Jag hoppas att Ni alla finna det roligt få läsa denna berättelsen. När jag får ett brev där Du talar om huru detta varit så skall jag fortsätta med flera berättelser om mina många resor till sjöss. Det blir väl roligt för Eder alla att få veta litet om huru livet farit fram med mig under ungdomsåren.

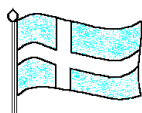
...

Käraste hälsningar till Eder alla och många pussar från hemlängtande och tillgivne Pappa.

*P.g.a. pågående krig kom Helge Arnell inte hem till Sverige förrän i augusti 1917. Hemresan från Sydney, som påbörjades i januari 1914, blev alltså lång. Han hade då varit borta från Sverige i fem och ett halvt år.*

*Tack till Madeleine Arnell som välvilligt ställt bl.a. detta brev till Skeppsorders förfogande.*





## FLAGGAN I TOPP

### September

14 Björn Ahlander	65	V
29 Sam Clason	75	O

### Oktober

11 Sven Dagberg	80	O
12 Lennart Stenberg	70	O
15 Örjan Persson	50	S
16 Leif Franzén	70	O
19 Bo Wahrolén	75	O

### November

3 Christer Björck	75	O
3 Gunnar Stenström	70	V
4 Herbert Nilsson	75	S
21 Lennart Troije	70	S

### December

18 Per Folmer	75	V
22 Joakim Weyde	70	O

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens postadress finner Du här intill.

## E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och backlagsförmännens arbete med att skicka ut kallelser och andra meddelanden till Gastarna.

**Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com**

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20 nypan@lycos.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 32 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54 gafklint@msn.com
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39 lthoursie@gmail.com
Lättmatros	Jaan Hansson	08-31 09 09 021138772@telia.com

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestskusten	Ola Manhed	031-93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Lars-Göran Nyström Beckombergavägen 97 168 56 Bromma



### Aktuella priser i slabbkistan

Standert Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>	60:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Vykort Sunbeam	5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.