

Forum navale



*Skrifter utgivna av
Sjöhistoriska Samfundet
Nr 31*

*Utg. med stöd av Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet,
Delegationen för militärhistorisk forskning samt Carl-Bertel Nathhorsts
Vetenskapliga och Allmännyttiga Stiftelser.*



ÖSTERVÅLA 1977
TOFTERS TRYCKERI AB

Innehåll

<i>Stig H:son-Ericson</i> , En stormig långresa med Fylgia 1919-1920	5
<i>Jan Glete</i> , Svenska örlogsfartyg 1521-1560. Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytningsskede. Bilagor	23
<i>Christopher von Warnstedt</i> , Distinktionstecknet för Tapperhet till Sjöss	120

En stormig långresa med Fylgia 1919-1920

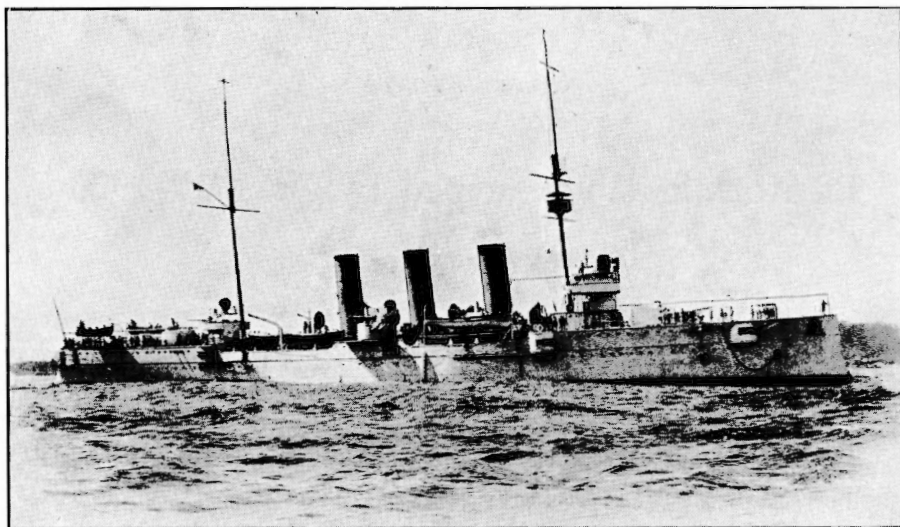
Av amiral Stig H:son-Ericson

Det första världskriget var slut, freden sluten och kämparna slickade sina sår. Den svenska flottan avmobiliserades, neutralitetsvakten var över och den normala fredsutbildningen började komma igång. Flottans ledning var angelägen att återuppta den viktiga utbildningen till sjöss på öppna vatten, kombinerad med berikande besök i främmande farvatten. De svenska färgerna, under fem långa år bundna till hemmahamnar, måste åter visas i främmande länder – handeln följer flaggan! Svårigheter på det politiska planet övervanns, likaså förbudet att passera ännu ej minsvepta områden. Den första långresan efter världskriget beordrades och reserouten förlades till Västindien och Nordamerika.

Kadettkryssaren Fylgia var självskriven för uppgiften. Dess krigsgråa färg hade ersatts med vitt och en grundlig översyn skulle garantera en störningsfri drift.

Detta var gott och väl, liksom den handplockade befälsuppsättningen från den erfarne, diplomatiskt skolade och språkkunnige fartygschefen, kommandörkaptenen Gunnar Unger, till de vältränade underofficerarna. Dessvärre hade emellertid någon mindre erfaren utbildare i marinledningen lyckats genomdriva att största delen av däcksbesättningen skulle bestå av skeppsgossar. Ålder 15 till 17 år. Kriget hade begränsat deras utlandsbesök med de numera – tyvärr – försvunna skeppsgossebriggarna. En kompensation ansågs tydligen nödvändig.

Följden av detta blev emellertid att en onormalt tung börda lades på den fåtaliga "fullvuxna" besättningen. Särskilt som resan blev osedvanligt hårt prövad av störmor och grov atlantsjö. Detta hade i sin tur till följd att kolningarna blev onormalt många och kraftödande. Kolbackar (nu är de borta!) var konstruerade för fullvuxna karlar och inte för pojkar, som ofta var utpinade av sjösjuka och rengöringsjobb – efter de talrika kolningarna. Experimentet upprepades heller aldrig. Men det var vi som fick bära följ-



derna av det. Det fanns emellertid ingen som helst tanke på detta när vi i november 1919 inmönstrades på kryssaren i Karlskrona av befälhavande amiralen H G Lagercrantz.

Redan samma dag Fylgia lämnade Karlskrona vållade den första stormen åtskilliga kval i mässar och på trossbottnar. Dessutom blev det försening till Kiel, som var vår första utlandshamn. Vi såg inte mycket av den beryktade flottstationen, men kranarna på Germaniavarvet reste sig som jättelika spökformationer till vittnesbörd om tyska flottans gångna storhetstid. Döda jagarskrov och trålare i långa rader gnisslade längs de avfolkade kajerna. Ett enda befälstecken blåste. Det var på "Regensburg", där den från Åland bekante amiralen Meurer förde befälet. Ingen kunde då ana hur snart nytt liv skulle pumpas in i den till synes för alltid livlösa organisationen.

Passagen genom kanalen lämnade inte annat minne efter sig än besväret att stryka stängerna på Fylgias höga master för att vi skulle komma under broarna. Några f.d tyska sjöofficerare, enligt fredsbestämmelserna berövade sitt yrke, inbjöds att komma ombord. Tjugo år senare var de i tjänst igen på den nybyggda tyska flottan. Från åtskilliga håll bl a från marinchefen Raeder vid ett besök i Berlin under andra världskriget, omvittnades vad de svenska sjöofficerarnas gästfrihet vid Fylgiabesöket hade betytt för dem i förnedringens stund. Uppmärksamheten bidrog, sade Raeder, till en

väl villig inställning gentemot Sverige under kritiska perioder i det andra världskriget.

Inte heller i Nordsjön släppte Aeolus taget. Vi tvingades till och med in i Vlaadingen på holländska kusten för att komplettera vårt snabbt förbrukade förråd av kristidskol. Den svarta stybben skulle bli den ökensand som ständigt stack i ögon och öron.

"Jag stod på bryggan till kl ett", skrev jag, "för att åter vara uppe kl sex. då vådrets makter blivit milda. Snart får vi se Isle of Wight, där vi sent omsider får sätta iland vår minlots, som på grund av ovädret inte kunnat lämna fartyget tidigare. Apropos minor har vi nu lyckligt och väl passerat det farliga bältet. Igår höll chefen ett högtidligt korum. Vi kunde vara tacksamma, sa han, att vi trots stormarna lyckats komma igenom utan tillbud. Det var stämningsfullt när besättningen stod samlad akterut. Även den mest hårdhärtade måste ha känt allvaret. Jag har aldrig förut ombord hört så kraftigt samlad "Vår Gud är oss en väldig borg".

Drivande minor hade vi sett och fått insignalerade av mötande ångare, men än mer fångades tydligen uppmärksamheten av "de vackra engelska kritiklipporna, bländande vita mot det blågröna havet".

Den första större hamnen blev Plymouth, där intresset i första hand knöts till den engelska flottan och dess fartyg, då ännu "världens mäktigaste". Några av jagarna med Union Jack under gaffeln hade ännu kvar sina ursprungliga beteckningar - de tyska!

Men minnet knyter sig främst till en 40 timmar lång oavbruten kolning! Det var den största kolningsprestation jag under min officerstid varit med om. Särskilt med tanke på skeppsgossarna. Bask för bask langade vi ombord 950 ton dåliga kol. Trots uthängda skyddspresenningar hade vår vita svan förvandlats till en veritabel Odile. Och till råga på allt var gångborden fyllda med kolsäckar för att vi med säkerhet skulle komma över Atlanten.

Mitt enda besök iland gällde en middag hos den svenska konsuln, en engelsman, tillsammans med chefen och intendenten. Det var i en småborgerlig, vänlig miljö. Jag skakades av de närvarande engelsmännens okunghet om Sverige. Värddinnan (den svenska konsulns fru!) trodde att Oslo låg i Stockholm eller också var det tvärtom. Hennes hat till tyska kejsaren utlöstes i att hon ville lägga honom i en spiktunna "som skulle släppas ut för Niagara". Uppskattat av oss neutrala! Dessutom "sjöng hon illa, men spelade bättre".

Om kolningens avslutande innebar att vi kommit ur askan råkade vi

ganska snart åter ut för elementens raseri när vi lämnat Eddystone's fyr akter ut. Storm igen, praktfull storm "med sjöar höga som hus". Dåligt hade det varit med rengöringen innan vi, åtskilligt försenade, lättade och lämnade Plymouth. Och under tre dagars intensivt oväder var det inte en tanke på att göra rent skepp. Särskilt enerverande var det att se hur kolsäck efter kolsäck på de sjödränkta gångborden, sprack och spred sitt innehåll i svarta strida strömmar över däckens för vidare befordran till fartygets inre.

Den första lugna, tropiskt mättade dagen till havs kom först den 4 december. Havet vimlade av "portugisiska seglare", vattendjur med trekantiga segel, tumlare, springvalar och flygfiskar.

Kadetterna började vakna till liv igen. Långresan var som alltid i främsta rummet tillkommen för att bereda första årets kadetter möjlighet till utbildning under långa sjöpullar. Kontakten med främmande länder och förhållanden var också ett vägande motiv i uppfostran till den internationella gärning som inte sällan ingår i sjöofficersyrket.

Dessa "pulingar" var självfallet hårt hållna av kadettofficerarna Åke Grefberg, en sträv och fordrande man, och Rolf Erikson, betydligt mera välvillig. Även fänrikarna ansåg sig själva ha del i ansvaret när det gällde att "få fart på gossarna"! Men så har det också blivit något av dem(!): en Sverre Sohlman, Curt Beskow, Magnus von Essen, Oscar af Ugglas, Erik Rundqvist, Bror Ramel, för att nu nämna några av dem utan ordningsföljd och utan prioritering i förhållande till de icke nämnda.

Efter sju dagars motig färd till sjöss – med maskinfel och andra förargliga småhaverier – siktades äntligen San Miguel i Azorerna som en horisontbunden mörk silhuett med moln kring topparna. I den lilla smutsiga och fattiga staden Ponta Delgada måste vi på nytt komplettera det sinande kolförrådet. Två extra dagar anslogs till rengöring av skeppet och några timmars avkoppling iland. Större upplevelser erbjöds inte, bortsett från en fotbollsmatch i en gammal krater och en ständig kamp mot tiggare bland de förfallna husen. Deras enträgna böner om "money" ringde länge i öronen på oss. Heta källor vid Furnas, vulkaniska kvarlevor, de rika öbornas små palats och kratersjöarna vid Cete Cidades innebar en välgörande scenförändring. Eljest knyter sig de angenämare minnena främst till billig frukt, inte minst ananasen, som i svenska pengar kostade 35 öre styck. "Då kan man ha råd att få ont i magen åtminstone en dag", var min brevkommentar. I varje fall de som inte högg in med tänderna direkt i den saftiga fruktkroppen, vilket åstadkom svårläkta sår i mungiporna – en obehaglig påminnelse om njutningen i veckor efteråt.

Väl till havs igen mötte de numera obligatoriska stormarna. Vi började redan känna oss förföljda av dåligt väder, intet ont anande om resans fortsättning. Men ombord var sammanhållningen god, bortsett från en och annan irritation, framkallad av nya haverier och den onormala kolåtgången. Man kan inge gärna begära att humörets barometer skall peka på "set fair" när kvicksilvervisaren står klistrad vid "stormy". Det gällde att ta sig fram med hjälp av uppspända mantåg, att äta stående eller rättare sagt under utförande av groteskt oregelbundna gymnastiska rörelser. Vi utvecklade oss till fulländade cirkusartister. Spekulationer om ändringar i det alltmer draggande programmet blev allmänt samtalsämne: vända, gå till närmaste hamn, hoppa över New York etc etc. Till sist beslöt chefen att ta sig in till Bermudasöarna, där den närmaste hamnen var Grassy Bay vid staden Hamilton med ett brittiskt örlogssvarv, som borde ha kol för en prövad svensk kadettkryssare.

Lugnet lägrade sig över skeppet; det blev bättre väder och tid för o störda övningar, lektioner, brevskrivning och avspänning. Även till andra tankar och drömmar: Nietzsche tolkar dem:

Allting sover -
 havet sover,
 Allt som drömmer!
 Även havet drömmer -
 Är det om onda minnen?
 Eller om goda förhoppningar?
 Om botten i stranden
 eller om nya horisonter?
 Ska väl jag sjunga tröst
 för dig hav -

Så hände det sig
 att jag skrattande grät
 medan havet sjöng tröst -

Inseglingen genom korallreven, väl synliga genom det transparanta vatt-
 net, blev en angenäm sensation, som inledde den sjöfullade besättningens
 kontakt med en fantasieggande tropisk miljö i den engelska kolonin. Ett
 paradiset var en ofta förekommande kommentar vid tanken på de magnifika
 hotellen, parkerna, de prydliga människorna och den höga standarden.
 Borta var minnena från våta, stormiga och kalla dygn till sjöss. Den brit-

tiska amiralen Singer och hans män tog gästfritt emot sina svenska kollegor och förvånades uppenbarligen över deras språkkunskaper och allmänna "vettighet". Mina reflexioner i breven knöt sig till hur nödvändigt det är att vi genom kontakter med utlandet undanröjer denna otroliga brist på kunskaper om Sverige och svenskarna. Det gäller förvisso ännu idag, vad vi än inbillar oss ifråga om svensken som en "internationell kändis".

Här fick nu också sekonden, kaptenen Gustaf Lilliehöök, tillfälle att för första gången på resan göra ett verkligt "rent skepp". Han hade inte haft några sötebrödsdagar under denna resa och skulle inte få det i fortsättningen heller. Vi förstod ganska väl att de besvärliga yttre omständigheterna skapade åtskilliga tillfällen till friktioner både uppåt och nedåt. Hans närmaste man, artilleriofficeren Nils Ekeröth, var en begåvad man som gärna grep in men efter en helt annan mall än sekondens.

Provanter till den omedelbart stundande julen blev en extra tacksam uppgift på dessa välförsedda öar - 365 stycken, många sinsemellan förbundna med broar. Fartygets intendent, S A Fredholm, kunde glädja sig åt att det öknamn besättningen tidigare givit honom, "Jams", nu blev mindre träffande. På Azorerna hade han köpt upp ett större parti jams, som surrogat för vanlig potatis. Knölarna kallas ibland för kinesisk potatis och uppskattades inte alls av besättningen. Nu blev det äkta vara.

Julen, som egentligen skulle ha firats i New York, stod nu för dörren och förbereddes till sjöss. På julaftons morgon hade vi kastat loss. Det blev en sorts meteorologisk glace-au-four med tropisk värme magasinerad under däck och kalla svepande vindar från norr längs kryssarens däck och bryggor. Pälsarna som stuvats i förråden när vi kommit ner i Engelska Kanalen langades åter upp. Det sjöng lika mycket i stag och vant som det sjöngs i mässar och gunrum.

Men julstämning lyckades vi åstadkomma med alla de välkända traditionerna.

Jag avslutar några spontana brevanteckningar med:

Skeppsurets visare närmar sig midnattstimmen. Dansen har avstannat, och på begäran av några fosterländskt sinnade korpraler har vi alla åter samlats på halvdäck. En enkel men verkningsfull tablå har i hast arrangerats. Under honnör för den blågula flaggan sjunger besättningen "Sverige". —

Som en eldkula stiger solen upp i öster, fortsätter jag. De fräsande vågtopparna färgas blodröda, den sista stjärnan bleknar och försvinner. En tunn sky av fjäderlätta moln strålar ut över himlen liksom en jättesolfjäder. Den växer, bleknar och blir allt tätare ju längre upp den stiger.

Tunga svarta moln följer dess väg. Vinden ökar i styrka och sjöarna växer.

Som ett skal kastas Fylgia omkring på det vredgade havet. Jättehöga tornar vågorna upp sig och sjunker åter samman. Skummet yr kring det vita skrovet som rister och skakar i de våldsamma famntagen. Borta är all julefrid.

Först på tredjedagen bedarrar stormen, och förhållandena blir åter drägliga. Luften blir allt kyligare och kyligare, vi närmar oss det nordamerikanska fastlandet. Så långt anteckningarna.

En av de sista dagarna i december med kyla i luften och blåfrusna ansikten såg vi frihetsstatyn sticka upp sin kolossala fackla ur vinterdiset med ett ironiskt leende på läpparna. Tvång, restriktioner och hårda bandage motsvarade knappast vad statyns skapare hade tänkt sig. Bättre motsvarade New York föreställningen om en grandios Metropolis med sin kompakta sky-line som en isångande bakgrund till den livliga trafiken på Hudson River.

I gunrum och mässar gjorde vi oss beredda att för några dagar känna New York på pulsen. Efter de många beredskapsåren i restriktionernas Sverige var aptiten på det mesta ganska stor. Vi skulle också snart märka att det amerikanska förbudet (att servera alkohol) kringgicks på alla tänkbara sätt. Flaskorna stod under restaurangborden i stället för ovanpå dem. Avlöningen hade vi fått ut i 20-dollars guldpengar, uppseendeväckande och märkligt nog ganska besvärligt. Inte bara det att "slantarna" inbjöd till djärv singling i gunrummet före landgången, utan de betraktades även med misstänksamhet i affärerna. Vi borde ha sparat dem! Men ack -!

Den överväldigande gästfriheten, inte minst från svenskamerikanarnas sida, höll alldeles på att krama livet ur oss. Den ständige anföraren och suveräne ledaren av alla begivenheter var den svenske generalkonsuln Olof Lamm. Lika stor i handling och omsorg om vårt välbefinnande som i kroppsligt omfång. Han lyckades också betvinga den amerikanska byråkratin, som jag vid flera senare besök fick obehaglig kontakt med. När Fylgias musikkår skulle i land och konserterna ville man exempelvis ha tull för instrumenten. Det avvärjdes efter åtskilligt parlamentärande. Middagar, turistturer, fester av alla de slag, bl a så kallade smokers ordnades för alla kategorier ombord. Allt var dock inte tilltalande. I krigsslutets kölvatten hade utelivets former förlorat sin profil. I dollarfloderna seglade den förbjudna spritens tomflaskor tätt och den deprimerade chimmiedansen - "de stå och skaka som om de fått frossbrytningar" - dominerade nöjeslivet.

Den högstämda manifestationen av svensk-amerikansk samhörighet var

dock dessbättre på den tiden ogrumlad. Bakom talens traditionella fraser låg ärliga realiteter. Här liksom i alla andra hamnar hade vi den största beundran för fartygschefens, Gunnar Unger, utomordentliga förmåga att tala och på ett medryckande sätt fånga publiken, hörbart entusiastisk, för att inte säga spellbound.

När vi så småningom fått flytta in till en pir vid Riverside Drive från en riskabel ankarplats med drivande isflak och draggande fartyg som ständigt hot kunde vi ta ombord de, lågt räknat, tiotusen amerika-svenskar som ville sätta sin fot på "svensk botten" efter den långa spärren under det första världskriget. Den strömmande kön på kajen var stundtals flera hundra meter lång. Det var rörande att se med vilken hemlängtans kärlek våra landsmän formligen klappade och strök det vita fartyget. Många paket hårt bröd och ansjovisburkar vandrade över till besökarna. Helt oskadade lämnade de heller inte kryssarens detaljer i sin jakt på souvenirer. Värre hade det dock varit när kryssaren låg i New York första gången, tolv år tidigare, med Prins Wilhelm ombord. Då var hon plundrad på det mesta som var löst eller kunde skruvas loss.

Denna gång hade vi nackdelen av att en del svensk-amerikaner lyckades övertala anförvanter ombord att lämna Fylgia – helt enkelt rymma – och stanna i det landet Gosen. Hur det gick med dem fick vi aldrig veta.

För de unga vetgiriga svenskarna – i fem år isolerade från yttervärlden – fanns det märkliga ting att uppleva i världsstaden, ting som tack vare flyget nu mer eller mindre är var mans egendom. Att få höra Caruso på Metropolitan eller uppleva den legendariska Ziegfield Follies går dock numera bara på plattor och film. Det som mest förbluffade mig var alla de enorma ljusreklamerna, något då ännu så gott som okänt i Sverige.

Allteftersom tiden gick och det vänliga omhändertagandet tog allt intensivare former började både den ena och den andra att längta till sjöss igen. "Det här landet skulle jag verkligen inte vilja bo i", skrev jag, "bara dollars, dollars, dollars måste det ringa i öronen på varenda människa. De bryr sig inte om något annat". Vid avslutningsfesten i New York hade vi god känning med dollarns slagkraft. Den ägde rum hos den svenske mångmiljonären John Aspegren, ordförande i Svenska handelskammaren. Samtliga officerare var inbjudna på middag till hans charmant hem på Femte Avenuen, trettio personer vid ett stort runt bord, dekorerat med ett enormt blomsterflödande ymnighetshorn i mitten. Kvällen fortsatte på "Midnight Follies", den mest påkostade praktrevy jag sett – jag hade dock inte sett så värst mycket av det slaget dessförinnan. Avslutningsscenen ut-

gjorde en jättelik gräddtårta av skönheter. Från dess topp, där "drottningen" satt, leddes breda sidenband ut till publiken. Man drog och drog. I ett av banden hade den vackraste flickan i toppen på "tårten" bundits fast. Det blev vår navigeringsofficer, Helge Strömbäck, som under stormande applåder gick upp på scenen och inbjöds att dansa med den sköna. Lång och ljus, i sjöofficersuniform, en värdig ättling till vikingarna, satte han därmed punkt för en hektisk efterkrigsvecka i det amerikanska världens centrum.

I Savannah upplevde vi den hårdaste segregationen under resan. Sydstaternas traditionella slavförakt tog sig beklämmande uttryck inom alla områden. Myndigheterna förbjöd negrerna att besöka Fylgia, både "i tjänsten" och vid fartygets visning för allmänheten. Men till kolning – denna ständiga plåga – dög de bra. Även samhället med dess klart avgränsade negerkvarter, fattiga, smutsiga och avskräckande, var upprörande och lämnade en fadd smak efter sig. Särskilt som kontrasten var enorm i jämförelse med "bomullskungarnas" levnadsförhållanden. Längs gatorna stod bilar packade i rader. Det var första gången jag såg dem parkerade i vinkel mot trottoarkanterna. 1920! Ett förbud till dagens parkeringsproblem.

Ostron var något nytt på vår beredskapsmenu. Ett tiotal stora bjässar uttagna ur skalen och serverade i ett stort spetsglas med tomatsås. Att nedsköljas med isvatten! Det tog många år innan jag vågade mig på den "läckerheten" igen. Societetens unga damer spelade bridge på förmiddagen i en praktfull golfklubb intill de vitas magnifikt marmorsmyckade kyrkogård. Det var inte med någon särskild saknad vi lämnade den smutsiga hamnen efter ett par dar bound for Port au Prince på Haiti. "Jag skulle inte ha något emot att bara ligga en dag i varje hamn och resten vara till sjöss – när det är gott väder!"

Dessförinnan hade jag dock hunnit få ett "luftdop" i en gammal stridsmaskin från världskriget med en konstflygare vid spakarna. Redan vid instuvningen bakom flygaren med en docka som mascot på flygarhuvan tyckte jag att farkosten såg något vinglig ut. Väl uppe i luften hade jag god tid att observera lappningarna i vingarnas klädsel, när inte dubbelkommandots spak hakade upp sig i mitt säkerhetsbälte och vållade föraren bekymmer. Upprepade loopings, "fallande löv" och Immelmanssvängar skakade runt mina horisontbegrepp. Himlen befann sig där jag ansåg att jorden borde vara och maskinen föreföll ibland gå med full fart back. Jag kan inte påminna mig att varken förr eller senare ha varit så darrig i benen som då jag skakade hand med den skrattande fd stridsflygaren på gräsval-

len efter en hoppande landning. Men en upplevelse var det då – en som jag absolut inte ville ha ojord.

På färden mellan Savannah och Haiti passerade vi norra vändkretsen, vilket föranledde chefen att inbjuda kung Neptun till ett besök ombord. Vi skulle inte ner över ekvatorn på denna resa, men vändkretsen var ändå inkörsporten till havsgudens rike. Själv tillhörde jag det lilla antalet ombord, som tidigare passerat ekvatorn och även södra vändkretsen, varför jag beordrades ta vakten på bryggan under de traditionella dopceremonierna. Jag blev alltså inte ögonvittne på nära håll, men roade mig naturligtvis tappert åt att i kikaren följa de både värdiga och uppslupna, väl så handgripliga scenerna när Fylgia stävalde söderut genom "windward passage" i tropisk värme, på ett azurblått spegelblankt hav. Jag förbigår ceremonierna som ofta beskrivits och i stort sett alltid följer samma internationella schema.

En alldeles särskild duvning fick säkert de av våra civila passagerare som ännu var kvar ombord. Sannolikt var det första gången som marinen inbjudit tre personer ur vitt olika samhällssektorer att följa med på resan. Det var fil dr Erik Etzel, tidningsman, assessor Harald Solomon, specialist på barnbrottslighet, och fd tjänstemannen i folkhushållningskommissionen, Miles von Wachenfelt, sedermera känt lantbruksråd på vår Londonambasad. Otvivelaktigt breddade deras närvaro den sfär som bildade ramen för diskussioner i gunrum och mässar. Det dåliga vädret kan inte ha varit beroende av deras närvaro ombord – som en del ville göra gällande – det var minst lika dåligt på återvägen när alla utom en gått iland på amerikanska kontinenten.

Nästa exotiska tavla rullades upp som en makimono inför våra förväntansfulla anleten när de höga bergstopparna kring Port au Prince på Haiti tog form i morgongryningen en ljum januaridag. Ankaret hade nätt och jämt hunnit gå i botten i Gouaveviken förrän den obligatoriska svärmen av "krejarbåtar" närmade sig, medan vimpelprydda officiella farkoster med yviga flaggor hade svårt att tränga sig fram till de snabbt utsatta fallrepen. De mest påträngande krejarna fick vi hålla på avstånd med välriktade vattenstrålar från brandslangarna.

Ett speciellt nöje var att kasta små tioidimeslantar i vattnet åt negerpoj-karna. Med fenomenal precision hoppade de ner i det transparanta vattnet och tog snabbt hem både tre och fyra av de singlarde silvermynten.

- Dive for a dime, sar, la'go!
- Dive for six pence, chief!

- Dive for three pence, chief, la'go for me!

Stolta kom de upp efter veritabla undervattensslagsmål och visade snabbt slanten i handen för att lika kvickt stoppa den i mun. Deras snatter överträffades bara av de alltmer påträngande försäljarna av frukt och allsköns hantverk. De tilläts att etablera sig på gångborden ombord med sträng övervakning under två timmar.

Ett par dagar före vårt besök hade Haitis svarte president med amerikansk hjälp slagit ner ett upprorsförsök. Ett femtiotal färgade hade fått sätta livet till och transporter av hopkopplade fångar var ingen ovanlig syn på gatorna.

Beväpnade amerikanska soldater patrullerade på varje gata; här och var hade man ordnat provisoriska fängelser och stängselförsedda fångläger. Chef för det inhemska gendarmeriet var en amerikansk överste med rang som haitisk general. En amerikansk flygbas med några flygbåtar (det hette så) försvarades av republikens sjöartilleri, som för säkerhets skull flyttats i land från de fd franska kanonbåtarna. Ön som 1915 ockuperats av USA av strategiska skäl förblev ett protektorat till 1934. Dess historia och levnadsförhållanden är ännu in i våra dar rent fantastiska. Och så kommer det att förbli i många decennier ännu.

Under de något mer än hundra år som republiken då existerat hade den haft 28 presidenter av vilka inte mer än två hade i livet kunnat lämna av till nästa man. Det berättades att presidenten uttryckt sin stora glädje när den nyssnämnda gendarmgeneralen rapporterade "segern" över rebellerna till priset av nära 100 haiters liv. Det var nämligen första gången i Haitis historia som något liknande hänt utan att presidenten själv strukit med.

Den härskande potentaten, presidenten Dartiquenquete, avlade ett besök ombord med all den pompa och ståt som reglementet föreskriver för ett statsbesök. Åsynen av den groteskt utstyrde statschefen och hans följeslagare var värd en flyhänt artists pensel. Arméchefen (eller var det stabschefen?) var iförd en knallröd vapenrock med någon sorts dolma, byxor som en gång varit vita, barfota, och gud vet om han inte hade en fjäderprydd hatt av tidningspapper på huvudet. Men det blev ingen revolution under besöket ombord. Presidenten kanske hade tagit oppositionsledarna med sig i följet. Salut 21 skott! Kungen av Storbritannien hade inte fått fler.

Osäkerheten iland innebar förbud för Fylgias besättning att lämna stadens område och permissionen gick ut redan kl 6 på em. Skottlossningen iland var ganska livlig på nätterna. Men baler gav man till musik från exotiska instrument med eggande Trinidad-rytmer i en hetta som överskred

det mesta jag varit med om. Majoriteten av de unga damerna utgjordes av mestiser, inte utan skönhet och behag samt av mulatter och kvarteroner. Det var nog enda gången jag dansat med pistol i fickan. Miljön var fascinerande med palmomsusad, tropisk atmosfär, dominerad av tusentals kulörta lyktor. Den trolska stämningen förhöjdes av de ambraliknande dofter som svepte genom lokalen. Men vi fann ganska snart att de mörka skönheterna i sina perfekta balklänningar endast med svårighet lät sig bjudas upp till dans. Det var med en stolt och återhållsam attityd de behagade träda fram ur dunklet. Kanske var deras erfarenhet av amerikanerna inte den bästa. Jag tror inte svenskarna lämnade efter sig några negativa minnen – trots att det elektriska ljuset strejkade – eller stängdes på grund av strömbrist – och lokalen fick upplysas av ljuset från bilstrålkastare.

Det var skönt att andas frisk sjöluft igen på den korta färden mellan Haiti och Jamaica. Vid ankomsten till Kingston var vi tacksamma att kunna konstatera att vi var i ett "civiliserat samhälle". Det var påfallande vackert, vilket en allt stridare ström turister i våra dar är beredd att bestyrka. Men för sextio år sedan var Jamaica knappast något turistmål i nutida bemärkelse. Gästfriheten var överväldigande och gällde alla kategorier ombord, även om man ännu strikt skiljde på manskapets och de olika befälskategoriernas inbjudningar. Ingen reagerade, det var en naturlig tingens ordning för både värdar och gäster. Och kanske hade alla trevligast så.

Ett nytt system tillämpades för den regelbundna plågan i alla hamnar – kolningen. Här bars kolen ombord av negrer, som med kolkorgarna, "baskrarna", på huvudet, sprang från kajen över landgångar direkt till de luckor, där kolet störtades ner i boxarna. När de passerade ombord fick de i förbifarten av en negerförman för varje korg ett pennystycke, som försvann i fickan eller i en specialgjord långsmal påse som hängde vid bältet. Sistnämnda anordning för att ingen långfingrad kumpan skulle kunna stjåla de intjänta mynten. I stället försökte en och annan "bärare" att med ett snabbt grepp vippa över en full bask i sin egen tomma korg just utanför kassamannen. Det var ett obeskrivligt oväsen, som dock ingalunda kunde störa de svartingar som efter ett par baskrar hade tjänat in för dagens livsuppehälle och därefter knöt sig i närmaste skugga på kajen. Endast med hugg och slag från de svarta uppsyningsmännen kunde de förmå sig att ta några baskrar till.

Rengöringen fick vi självfallet klara utan negerhjälp, allra helst som den kunde genomföras på en fantasieggande ankarplats långt från samhälle och sk civilisation. Naturens skönhet i Portland Bay vid Old Spanish Harbour

blev ett enastående elixir. Det var inte utan saknad vi såg tropikens vegetation längs de långa sandbeacherna smälta samman med Jamaicas blåa berg när vi styrde ner för att nå resans "vändpunkt", Colon vid Panamakanalens mynning.

Den delen av resan blev den "hetaste". När temperaturen på bryggan steg till över 40° och man i det sk evaporatorrummet kunde avläsa 75° var vi inte långt från bastusensationer dagen lång. Vakterna gjordes på fyra kvarter, vart och ett med två officerare i toppen, den äldste, kvarterchefen, på bryggan, och den yngre, fänriken, avdelad att se till den "inre tjänsten". De fyra kvartercheferna var löjtnanterna Emil Boldt-Christmas, en mångsidig och uppskattad man, Wilhelm Bäckström, sällskapsmänniska och briljant pianist, Henrik Gahn, prydligt penetrerande och kaptenen Rolf Erikson, andre kadettofficeren.

Den största sensationen i Colon blev en färd genom Panamakanalen ombord på ett fd trupptransportfartyg med alla dess oläkt "sår" av olika slag från den just avslutade hårda krigstjänsten. Det hade vi emellertid inte så mycket ögon för, när panoramat kring kanalen rullades upp i slussar, sjöar och farleder. Rester av gamla skogar stack upp som svarta spökefigurer, men öar med den ypperligaste tropiska växtlighet förtog intrycket av förgänglighet. På sina håll kantades routen av snår och lianer på låga bankar, där alligatorerna berett sig mjuka viloplatser. Likt fiskmåsar kretsade pelikanerna runt fartyget och bland strändernas buskar kunde vi med goda ögon upptäcka gröna papegojor och kolibrifåglar. Det smala och riskabla stället vid Culebra Cut - en amerikansk Korintkanal - fäste sig särskilt i minnet, liksom de små elektriska loken som bogserade in det tunga fartyget i slussdockorna.

Colon och dess amerikanska statsdel, Cristobal, liksom staden Panama i andra änden på kanalen var utomordentliga platser för uppköp av olika slag. Orientens köpmän och försäljare hade här en omfattande marknad, då besättningarna på alla passerande fartyg hade tid till strandhugg i väntan på passagetillstånd. Vi gick inte heller tomhänta ombord igen. Frågan var bara om vi lyckats pruta tillräckligt mycket.

Vårt närmaste mål efter Colon, den kubanska huvudstaden Havanna, höll på att gå oss ur händerna. Spanska sjukan härjade, men karantäns-läkaren lugnade farhågorna. Vi kunde utan risk ankra upp på redde sedan det ålderstigna fortet Morro ur gamla mynningsladdare besvarat vår salut.

"Det ligger ett sagans skimmer över de gamla fästningsverken." skrev jag. "Förfallna gråa murar, torn och djupa vallgravar med mörka gångar,

övervuxna av slingerväxter och mossor, kröner höjderna. De som fick tillfälle att närmare beskåda verken, berättade om grottor och irrgångar, där fångna rövare kastats ner till hajarna i underjordiska sjöar."

Och jag fortsätter: "Den vita staden på andra sidan inloppet har mycket kvar av den gamla stolta spanska stilen. Raden av förfallna palats längs strandpromenaden, där sjön bryter över när vinden ligger på, för tanken till grandernas tid. Numera har de förnåmna kubanerna dragit sig längre upp i land". Det var då det. Jag skulle gärna vilja se hur det ser ut nu, 60 år senare, under Fidel Castros regim.

Vi hade turen att komma under fastlagskarnevalen, som i dagarna tre var ett färgsprakande och öronbedövande inslag på gator, torg och restauranger.

En episod som särskilt naglats fast i minnet blev den ceremoni vi ägnade minnet av korvetten Karlskronas undergång utanför Kap Matanzas i närheten av Havanna. Det var en morgon i april 1846 som korvetten lämnade Havanna på väg hem efter en långresa i Västindien – alldeles som vi sjutiofem år senare. På eftermiddagen överraskades hon av en häftig cyklon. Trots snabba order hann man inte bärga seglen och fartyget kantrade. Lovartssidans kanoner som inte blivit surrade efter morgonexercisen rutschade ner i lä och slog ut kanonportar och bordläggning. Korvetten sjönk efter några få minuter. Av dess besättning lyckades endast 17 man rädda sig efter en fruktansvärd kamp mot elementen och hajarna.

Det var på denna plats utanför Kuba, som Fylgia låg för stoppade maskiner. Till tonerna av "Integer vitae" sänktes en krans med de blågula färgerna på kamraternas grav, där de vilade begrätna men icke förgätna.

Efter Havanna gick vi till Newport News på amerikanska kusten. Dit skulle jag återvända ännu en gång som "enstreckare", men då med en betydligt bredare galon än fänrikens. Återigen de besvärliga temperaturväxlingarna, från den ena dagens 30° i Golfströmmens vatten till 6° nästa dag utanför Newport News i James Rivers mynning. Denna sista amerikanska hamn var en färglös "tjänsthamn" med varvsbesök och kolning till ankars på reddan. Det var ingen som beklagade ett snabbt genomfört program. Färden gick vidare över Atlanten. Den skulle ha ställts direkt till Falmouth, men varnade av erfarenheterna från den stormiga utfärden stod en mellankolning på Azorerna som ett troligt alternativ. Och det var sannoligen klokt.

Jag återger "seglingsbeskrivningen" ur en artikel i Svenska Dagbladet skriven av den medföljande redaktören Erik Etzel. Den talar för sig själv:

"Fyliga är en underbart bra sjöbåt vakar vågorna snällt och har mjuka och behagliga rörelser, men när stormen sätter i med en fart av ca 30 meter i sekunden måste den helt naturligt ta intryck därav, krängningsmätaren ger stundom ett utslag av ända till 40 grader och den ena störtsjön efter den andra med överväldigande stor styrka slår över däck och försöker spola bort allt som där finnes av levande och livlöst. En fänrik höll på att spolas över bord; han räddades av en ren slump, genom att hans arm fastnade i en spygattlucka. Ett par skeppsgossar fingo så ordentliga törnar av spakar att den ene blev medvetslös liggande vid relingen och den andre fick läppen spräckt. Chefen själv höll på att slungas utför trappan till bryggan, han förlorade fotfästet och måste hålla sig fast krampaktigt med händerna. Många sådana olyckstillbud skulle kunna anföras. Ytterst litet av fartygets på däck placerade lösa delar gingo förlorade, tack vare underofficerarnas uppmärksamhet och manskapets mod och rådighet.

Mitt i natten slungades en kanonport in med en sådan styrka att det lät som ett skott då luckan slog emot motsatta väggen. Vattnet forsade in och över trossbotten, och det blev en förfärlig uppståndelse. Sekonden fick en del underofficerare och äldre korpraler till hjälp och efter ett par timmars svårt och riskabelt arbete var porten stöttad inifrån och tätad medelst tröjor, filter etc. Men vid detta tillfälle sattes manskapets nerver på ett hårt prov. Några av eldarna, som voro uttröttade av den ansträngande arbetet kunde ej uthärda påfrestningen. De fingo en ordentlig nervchock och en av dem måste inläggas i sjukhytten. De övriga botades med lugnande läkemedel och vid åsynen av kamraternas lugna hållning.

Orkanen nådde sin värsta styrka vid 11-tiden på kvällen den 5:te mars. Hur det såg ut i mässar och gunrum, i pentrier, källare och hytter kan man lätt tänka sig. Allting kastades huller om buller, en hel del möbler, glas, porslin och buteljer slogos sönder. Måltiderna fick man intaga så gott man kunde. Och högst få ombord sovo mycket de dygn som stormen varade.

Ovädret åtföljdes av starka dyningar, men vinden hade ändrat riktning så att Fylgia nu kunde gå i rätt kurs. Därmed var en viktig anledning till oron borta: nu hade man nämligen hopp om att kolen skulle räcka till nästa hamn. Under den värsta stormen hade man mest tänkt på om fartyget skulle hålla, på rodret, på ankaret, på kanonportar etc. Men nu då ångslan var stillad, nu diskuterade de äldsta erfarna sina äventyr från föregående resor; alla voro eniga om att de aldrig varit med om något liknande och alla uttalade sin beundran över "Fylgia" som kunnat kämpa sig igenom

denna ohyggliga orkan så bra som den gjorde.

Följande dagar blåser det visserligen och det händer att vinden i en handvändning kastar över från tvärs om styrbord till tvärs om babord, det hållregnar och sjön går hög, men nu är man härdad och någon oro råder ej längre. Stundom skiner också solen fram för ett ögonblick, och månen försummar ingen natt att visa sig. Men balansgången varar och man kan ej äta en enda måltid utan slingerbord och få äro de som kunna sova.

Först den 9:de på aftonen få vi verkligt hyggligt väder. Den 10:de på förmiddagen samlas hela besättningen på Hyttan till korum. Musiken spelar två verser av "Vår Gud är oss en väldig borg" och en korpral läser börnerna. Därpå tar chefen till ordet och vänder sig till manskapet: "Under min 35-åriga tid på sjön har jag aldrig", säger han, "varit med om någon ting som kan jämföras med den orkan som vi nyss kämpat oss igenom. Dock må ingen tro att vi legat i dödens käftar, ty flera möjligheter till räddning hade funnits och skulle även ha prövats om vi måste tillgripa ytterlighetsåtgärder, men det hade i så fall ovillkorligen kräfts att varje man gjort sin plikt och stannat på sin post". Chefen gav sitt fulla erkännande åt alla för det sätt på vilket de skött sina åligganden under de orosfyllda dagarna, och detta gällde i främsta rummet dem som hade hand om maskineriet.

Stämningen ombord har naturligtvis tagit uttryck av det ohyggliga vädret. Korpralerna har hållit humöret uppe och påverkat skeppsgossarna, som sysslat med att göra i ordning flaskpost och se sig om efter livräddningsvästar. Nu har oron gett vika med den riktiga munterheten torde väl ej återkomma förrän vi kommit i land och känna fast fot under fötterna. Den 11:te kom Fylgia fram till Horta på Azorerna, där den skall ta in 3 å 400 ton kol. Den 11:te april äro vi i Karlskrona."

Så långt Etzels dramatiska skildring.

Att jag själv var ganska illa berörd framgår av ett brev som jag skrev mitt under ovädret: "Nu har det här ovädret rasat i fyra dygn. Jag har aldrig anat att sjön kunde bli så hög och vinden så stark. Vi får krypa upp på bryggan och sjöarna går över oss från för till akter. Jag kom ner från vaken, genomblöt in på bara kroppen. Manskapet håller sig på däck i lä om överbyggnaden, men ofta kommer det sjöar som spolar dem ner till basstängningen. Orkanen viner och tjuter som det värsta helvetesoväsen. Vi stampar och rullar så att vi trots räcken som finns i gunrummet måste spanna upp mantåg att hålla oss i. Ibland rister hon på sig så att - ja jag vet

inte vad. Vi ligger bara och håller i sjöarna. Ändå rullar hon så att jag sitter här och håller mig med vänstra handen i skrivbordskanten och med knäna stöttar jag fast stolen.

Där ute i mörkret står de nu alla och ser på stormen, manskap och underofficerare. De fråga varandra om än det ena än det andra, om fartyget håller, om rodret är säkert – det hänger på några tumslånga tappar, om inte förliga masten vacklar. Gnistnätet har redan blåst bort.”

De stod där och stirrade på de väldiga vågbergen, som fräste fram mot oss med ett snälltågs hastighet och kraft. Eller med Vilhelm Mobergs ord: ”– ett tåg utan stationer och utan slutstation. Jag hör ett tåg i evig rörelse som går till ingenstans”. Vinden gjorde vad den kunde för att gräva fram vad som dolde sig i havets djup. Väntade de sig att få se Havsmannens grinande anlete i det blåsvarta svallet. Han som står upprätt i vattnet så att halva korppen sticker upp över ytan; han som glori stint på sitt offer med väldiga ögon, klädd i våt päls med raggiga tester.

”Jag förstår vad det tänker på”, skrev jag. ”Jag tänker på detsamma. Hoppas jag blir i tillfälle att skicka dessa rader till Dig . . .”.

Det var flera ombord som tvivlade på det. Vår lugne fartygsläkare, Helge Nathorst Windahl, fick ta hand om många som brutit samman. En grupp eldare hade fått för sig att Fylgia skulle gå runt om rullningarna gick över skalån på de här och var uppsatta krängningsmätarna. De stannade vid 45°, men kryssaren rullade mer än så. Vi fick skruva bort alla krängningsmätare. Andra hade stuckit undan proviant i livbåtarna, till och med i ångsluparna, som självfallet aldrig hade kunnat sättas ut i den sjön. Vi överlevde och den belästa tänkte på Odyssén:

”Solen sprang upp ur det glänsande hav från sin nattliga vila,
åter på himmelens valv för att lysa odödliga gudar och de
förgängliga människornas ätt på den bördiga jorden”.

I Horta på Azorerna låg vi två dagar för att slicka våra sår och kola! Och läsa breven i alla de postsäckar som irrat runt Norratlanten och slutligen hamnat där.

Det kom ett skrämskott för dem som längtade hem. Fylgia fick order att göra sig beredd på en extra tur. Kung Gustaf V planerade ett besök i England och räknade med att fara dit med Fylgia. Vi skulle hämta honom i Regensburg och sedan gå till Harwich.

En epidemi av spanska sjukan ombord ledde dock till att vi fick order om hemresa direkt till Karlskrona, dit vi återkom den 8 april. Därmed var

en av mina mest spännande sjöresor ett avslutat kapitel. Låt vara långt ifrån sensationellt eller särpräglad, men ändå med färg och speciell karaktär. Inte minst med tanke på att resor av den typen knappast var vardagsmat för sextio år sedan. Nu är dessbättre utlandskontakterna inom räckhåll för praktiskt taget var och en. En av de stora fördelarna av det moderna kommunikationsnätet.

Långresan avslutades med en tragikomisk episod på nattåget från Karlskrona till Stockholm. På den tiden bytte man tåg i Alvesta, där sovvagnarna var inkopplade i nattåget från Malmö till Stockholm. En av kamraterna hade stigit av vårt kvällståg till Alvesta redan i Jämsjö eller någon annan av de små blekingska stationssamhällena. Han hade glömt sitt bagage i Karlskrona och ville återvända för att personligen hämta det.

I Alvesta "knöt man sig" på sofforna i dagvagnarna i väntan på att nattåget skulle ånga in. Allmän rusning när larmet gick! Väl inne i sovvagnen upptäckte sekonden att han glömt sin västindiska papegoja, dold i en bur täckt av omslagspapper. Trots varningar rusade han tillbaka till Karlskronatåget på spåret bredvid oss för att hämta den. Så gick naturligtvis vårt tåg! Och där stod sekonden i Alvesta med sin papegoja kl 1 på natten utan ytterkläder och bagage. Hans fru fick morgonen därpå på Stockholms Central nöja sig med bagaget. Döm också om den avhoppade kamratens förvåning när han med sina väskor nästa dags förmiddag fick se sekonden stå på perrongen i Alvesta med sin papegoja.

Det låg något symboliskt i resans galghumoristiska epilög. Men roligt var det.