



**Utdrag ur
Gunnar Osvalds minnesanteckningar
Åren 1916 – 1919 ombord på Isolda**

Från Ljungman till Industriman.

Åren 1916 - 1919 ombord på Isolda

En fråga, som under min skoltid varit föremål för diskussion var vad jag skulle bli. Helt naturligt. Mamma tyckte förstås jag skulle bli präst och ända till i fjärde klassen var nog detta mer eller mindre riktpunkten. Då fick jag emellertid själv andra intressen. Det året började undervisningen i kemi och det ämnet fångade helt mitt intresse. Gösta hade tagit studentexamen och börjat på Chalmers för att bli kemist. Jag ville gå samma väg. Men det fodrades ju ett studieintresse, som jag tyvärr inte kunde uppamma. Och inte någon annan heller. Så när jag gått ut femte, när de flesta av mina klasskamrater gick över till gymnasiet eller till "Handels", då hade jag fattat mitt beslut. Jag skulle gå i fädernas spår. Sjön med dess äventyr och frihet skulle bli min framtid. Jag skulle bli kapten på eget fartyg. Mamma var väl inte så förtjust men jag tror det glädde pappa. Hans kärlek till sjön och allt som hade med sjön att göra var djup och äkta. Att det var krig tycktes ingen ägna en tanke. I varje fall var det aldrig någon, som försökte rubba mitt beslut och så blev det. Därför blev det Benjamin och efter Benjamin Isolda. Så började för mig det stora äventyret. För ett enda stort äventyr har det varit från den dag jag slutade skolan.

Pappa hade en regel, efter vilken han arbetade, då det gällde barnens utbildning. Han uttryckte sin uppskattning så här: - Ni får bli vad ni vill välja, vilket yrke eller vilken utbildning ni vill, men det ni gör skall ni göra helt och fullt. Så länge ni gör hundraprocentigt vad ni har bestämt er för, så ska jag hjälpa er så långt jag kan. Så det gällde naturligtvis även mig, även om det yrke jag valt inte behövde kosta något. Det var därför helt naturligt, att när jag väl lämnat Benjamin – med högsta möjliga betyg – började pappa genast att se sig om efter fortsättningen. Varje föreställning jag haft om att vara hemma ett tag och verkligen njuta av friheten från skolan var alltså dömd att stanna vid en vacker tanke. Jag hade därför inte väl hunnit lämna Benjamin, förrän pappa kom hem en dag och lät mig veta, att i hamnen låg en skonare "Isolda", som han själv byggt på Lödöse och vilken han ansåg vara ett lämpligt objekt för min vidare utbildning och hans lydige son sa naturligtvis ja och amen. Pappa förstod naturligtvis bäst. Mamma var väl lite tveksam och kände med mödrars intuition, att mitt ja till förslaget om Isolda inte var alldeles vad jag hoppats. Ensam med mig ställde hon mig frågan, om jag var glad åt att det var ordnat. Mitt undvikande svar var, att "det var jag inte, men när pappa har sagt, att jag ska gå så ..."



Jag tror nog, att svaret delvis orsakade, att mamma, då hon ett par dagar innan vi lämnade Göteborg varit ombord och sett skansen, grät vid hemkomsten. Framtiden skulle emellertid visa, att ett bättre råd kunde jag aldrig fått. Det gav mig tre år av en utomordentlig fostran till sjöman under en befälhavare, som var lika stor som människa, som han var som sjöman och fostrare. Det var tre lyckliga år, men först några ord om fartyg och besättning.



Isolda var en tremastskonare byggd vid Lödöse varv 1903 på 360 ton dw. Den var en god seglare och med utomordentliga sjöegenskaper i övrigt. Besättningen bestod av förutom befälhavaren, kapten Ahlgren, en styrman, liksom konstapeln bohuslänning, en kock, en matros, ett lättmatros och två jungmän. Min jungmanskamrat var min jämnårig, västrapojk liksom jag själv, och likheten sträckte sig även därtill, att hans far var sjökaptan, som fört segelfartyg i långfart. Lättmatrosen var en pojke Sjöcrona från Malmö, två år äldre än oss jungmän och med en del sjömånader i ångfartyg. Slutligen var det alltså matrosen, en Marstrandsbo och typen för den tidens segelskutesjöman, tystlåten, kunnig och ordningsam. Så hade vi förstås också en kock, Tjörnbo, gammal enligt min uppfattningen den gången, dock inte mer än 48 år, när vi mönstrade i Göteborg. Det var en snäll man men med en del egenheter, som jag får anledning återkomma till.

Detta var alltså besättningen. Men vi hade även "passagerare". Det var kaptenens hustru Ellen och hans fyra barn, Bolivar, Isolda, Svanhild och Göte, i nu nämnd ordning. De var alla födda ombord och mångkunnig, som kapten Ahlgren var, hade han varit barnmorskan, som tagit emot dem allesamman. T.o.m. Göte, den yngste, som föddes ombord i Göteborgs hamn, medan vi låg där och lastade. Men den gången klarade han det inte bättre, än att vi på morgonen sedan pojken fötts fick ro iland och hämta en barnmorska, som fick rätta till det han misslyckats med. Göte var väl inte mer än fjorton dagar gammal, när vi stack till sjöss med trälast för Marocko.



När jag tänker tillbaka på de dagarna, förvånas jag över hur lite en sådan händelse som Götes födelse egentligen påverkade oss som utgjorde besättningen. Livet gick som vanligt och ingen tog någon notis om händelsen.



Vi hade mönstrat, innan lastningen började, för enligt den tidens sed behövdes besättning för lastningen. D.v.s. vi hade några stycken stuveriarbetare, som skötte själva stuvningen i rummet. Till det krävdes sakkunskap och vana, för att inget lastutrymme skulle gå förlorat. I pråmen långsidan, som kom från Sågen, var också en tränad "trärv" som med ögonmått valde de rätta längderna på de plank, som gubbarna i rummet ville ha och som de sjöng ut för varje plank, som skulle in. Jag som jungman hade fått det ingalunda lätta jobbet att stå vid ena luckan, ta emot den plank, som stacks upp från pråmen, dra den upp och sticka ner den i rummet. Det var grov plank och inte något lätt arbete för en femtonåring. Händerna var ju inte heller stora nog att gripa om plankorna, utan handleden fick ta's till hjälp. Redan efter första dagen var därför handlederna fulla med stickor, händerna stela och därför var det inte så lite plågsamt att börja andra dagen. Nå, allt fick ju gå och så småningom var ju händer och handleder så vana vid den omilda behandlingen att det inte kändes längre. Och förresten var ju allt spännande, jag var sjöman, jag kände mig som sådan och försökte leva som sådan. Det kunde därför hända, att när kvällen kom och jag inte hade vaktörn, eller som det kallades roddtörn, jag gick iland med Janne (Sjöcrona) och istället för att gå hem gick på något kafé i närheten av Järntorget. Nu kan jag ibland undra varför. Men svaret kan jag inte ge.

Roddtörnen, som jag nämnde om, var ju också något för den tiden betecknande. När man stått tio timmar och dragit plank, borde ju det varit nog. Ingalunda. Det hörde till att jungmännen fick turas om med att ro befälet eller den övriga besättningen iland på kvällen och sedan vänta på att hämta dem. Den enda begränsningen var att



längre än till elva behövde vi inte vänta, såvida inte någon av befälet varskott om senare ankomst.

Nå, så småningom var vi då lastade, rummet fullt och däckslast högst upp över brädångarna, så högt som bommarna till seglen tillät. En av de sista dagarna var mamma ombord tillsammans med Karin för att se hur jag hade det och väl också för att lämna de sista grejorna till min utrustning. Efter det besöket grät mamma. Skansen var väl mindre och sämre än mamma kunnat föreställa sig och där skulle alltså hennes lille gosse ha sin vistelse i, som det då troddes, åtta månader. Det blev i det närmaste tre år. Hurdan var då denna skans? Den var inrymd i ett däckshus mellan fockmasten och ettans lucka omkring 3,5 x 3,5 meter. På babordsidan på akterkant var kabyssen med sin spis inbyggd och ett träskott skiljde den från vad som var skansen. Därinne var plats för fyra kojor, en över- och en underkoj på vardera sidan. Så var där ett fällbord, väggfast, stort nog att rymma fyra tallrikar. Utmed vardera underkojen en träbänk fast i kojor och så kompletterades lyxutrustningen av en fotogenkamin ovanför bordet, fast i väggen. Den lampan fick tjäna som båda ljus- och värmekälla för någon ytterligare uppvärmningsanordning fanns inte. På akterkant en järndörr, tudelad, en dörr som emellertid aldrig under mina tre år ombord var stängd, med undantag för underdelen, som då och då måste stängas för att åtminstone i någon grad hålla överbrytande sjöar ute. Något som ju inte alltid lyckades.

Den 27 september, på Karins födelsedag, kastade vi loss från bojarna och så började min sjömansbana på allvar. En sjömansbana, som skulle sluta 18 år senare under mycket ändrade förhållanden.

Vi hade tur med vädret över Nordsjön. En frisk bris förde oss för fulla segel mot Orkneyöarna. Livligast i mitt minne från dessa första dagar står min första lördag ombord, tre dygn efter det vi lämnat Göteborg. Jag hade eftermiddagsvakten mellan 1 och 7. Jag var sjösjuk, hade inte kunnat äta något till middagen. Vid fyratiden satt jag på däckslasten och polerade nakterhuset och doften av putsmedlet och mässingen bidrog sannerligen inte till att minska sjösjukan. Mina tankar gick hem. För mitt inre öga kunde jag se familjen sitta vid eftermiddagskaffet, arbetet slut för veckan, pappa hemma från kontoret, allt fridfull lördag eftermiddag. Och här satt jag.

Varför? Jag tyckte just då det var otroligt dumt och ingen återvändo fanns. Det var dystert. Då kom kocken med en halv salt sill och en kall potatis. Ät det här, då känner du dig snart bättre, manade han, så ska du få en kopp te se'n och värma dig med. Märkvärdigt nog gick sillen ner och efter teet sedan kändes det hela bättre och livet litet ljusare.

Men äventyren skulle snart börja och vardagslivets tristess brytas. Måndag morgon, fem dygn efter det vi lämnat Göteborg, passerade vi Fair Island utanför Orkneyöarna. För en lagom nordlig bris och med alla segel fyllda dejsade vi sydvart ner över Nordatlanten. Jag stod till rors och på halvdäck promenerade skepparn belåtet. Då siktar vi akter om tvärs ett stort fartyg, som närmar sig med god fart.



Upp går några signaler och skepparn tolkar snart nog budskapet. Det är helt enkelt: "Dreja bi." Skepparn tyckte nu inte det var något att bry sig om, men när det gått en kvart och signalerna inte fått oss att reagera, hör vi plötsligt ett "huii" i luften just akter om oss. Det var varningsskottet. Allvar alltså. Raskt kom ordern. Lova upp så vackert. Kalla frivakten. Slacka skoten, fira toppseglen. Så låg vi där. Upp mot oss kommer hjälpkryssaren, det var en brittisk sådan, en båt sätts i sjön och är strax långsidan. Upp på däcklasten kommer en löjtnant och fyra matrosar, löjtnanten försvinner med kaptenen ner i kajutan och efter en kort stund kommer de upp igen. Så kommer nya order. Ni kan gå in och gå till kojs. Engelsmännen övertar inte bara befälet utan även allt arbete. Så läggs kursen mot Irland och vi pojkar kan göra vad oss lyster. En kväll ett par dygn senare ankrar vi i en liten hamn på Irland, Larne, och där tar våra nya vänner farväl av oss. Kapten bjuder oss och de engelska matroserna på lunch i skansen och strax är vi åter ensamma. Nästa morgon kommer två trålare, en officer och några matrosar, ankaret lättas och vi bogseras till Belfast, där vi förtöjs vid kaj. En trupp soldater, sex man, slår upp sitt tält på kajen bredvid oss och så börjar vakthållningen. Dag och natt går en soldat med gevär med påskruvad bajonett fram och åter utmed fartyget, ett och annat ord växlas mellan dem och oss, men sätta foten på kajen får vi inte.

Detta var något för femtonåringen. Detta var äventyret. Glömt var lugnet därhemma, glömd är sjösjuka, nu är man med och spelar i det stora krigsäventyret. Detta var annat än att knata fram och tillbaka till en tråkig skoldag, annat än tjat om läxläsning, annat än anmärkningar för sen ankomst. Detta var livet.



Nå, det skulle snart bli en annan vals. Efter ett par veckor i Belfast släpptes vi och kapten Ahlgren kunde åter känna sig lugn. Så fortsatte vi då vår avbrutna resa, ner genom Irländska sjön in i den ökända Biscayabukten. Nu hade höststormarna börjat och vi var som nybörjare fick känna på vad det var att segla. Det blev segelbärgning och segelsättning, sällan någon hel och ostörd frivakt, det var genomvåta kläder, genomvåta kojar för oss två jungmän, som hade underkojerna.



S/V ISOLDA GÖTEBORG

På durken flöt allting i vatten, som spolat in. Det var inte endast för segelbärgning som frivakten allt som oftast kallades ut. Lika ofta var det för att bättra på surringar på däckslasten, som slagits sönder av överbrytande sjö. Ibland kunde hela frivakten gå med sådant arbete och när man sedan äntligen efter en ny vakt fick törna in var man för trött för att klä av sig. Det lönade sig ju inte heller att ta av de våta kläderna. Någon möjlighet att torka dem fanns inte. Så var det att ramla i kojens i full mundering med oljekläder och stövlar och låta det som var under oljekläderna torka på kroppen. Det fann man snart var det bästa, det enda, torksått.

Här i Biscaya gjorde jag också min första bekantskap med Aalborgs akvavit. Kapten Ahlgren, ehuru nykterist själv, ansåg en sup vara det bästa för att förebygga förkylning hos genomvåta och uttröttade sjömän. Så varje gång vi varit ute för segelbärgning eller däcklastsurring kallades vi, när allt var klart, akterut, där skepparn uppenbarade sig med en flaska och ett spetsglas. Och så serverades supen. Inga protester från oss småpojkar hjälpte. Vi skulle ta supen. Det var order. Visst smakade det vedervärdigt – det tycker jag fortfarande – men jag kan ju inte neka till att det värmdes och skulle man in för att ”njuta” resten av en styckad frivakt så somnade man ju snabbt och effektivt i sina våta kläder. Det skulle bli många segelbärgningssupar under de kommande åren.

Men även Biscaya tar slut och en vacker dag är stormarna över, vi glider för fulla segel förbi Cape Finisterre, solen skiner och vi kan börja plocka ut allt vått och lägga till tork på bommarna. Vi passerar Burling Island för en lagom frisk nordan och efter några dagar är vi en förmiddag utanför vår destination, Rabat i Marocko. Lotssignalen går i topp, men inget svar från land. Vi kryssar några timmar fram och tillbaka hela tiden med lotssignal, men inget händer. Det har mulnat och vinden friskar. Barometern faller, så det är inget annat att göra än att sticka utöver igen, ut mot en ny natt med segelbärgning, brytande sjö, sönderblåsta toppsegel och genomvåta kläder. Efter några dagar är vädret åter lugnt, vi går in mot kusten och ankrar. Nu blir det liv och rörelse. Ut kommer pråmar rodde av morer, lotsen uppenbarar sig och vi får veta, att vi måste vänta på springtid och börja lossningen på redde för att lätta skutan. Morerna river i däckslasten. Långt har man inte hunnit, förrän barometern åter börjar falla, sjön växer, hela Nordatlanten ligger ju på denna öppna kust.

Pråmarna har gått in igen och kommer ej tillbaka och ännu är vattenståndet på baren för lågt, för att vi skall kunna gå in. För kaptenen är det ett tungt ansvar. Det är inte bara fartyg och besättning. Det är också hustru och fyra barn. Ska han våga försöket att lätta och segla oss norröver. Knappast möjligt. I den situationen kallar han till skeppsråd, den möjlighet till samråd och delat ansvar som sjölagen öppnat för en befälhavare i trångmål. Så samlas vi då alla på halvdäck vi tretiden på eftermiddagen. Frågan ställs. Ska vi försöka segla oss klara eller ska vi försöka ligga kvar för båda ankarna. Det är inte svårt för erfarna sjömän att inse vad som är att göra. De vet, innan frågan ställts, att det är praktiskt taget hopplöst att, sådan vinden är, segla klar.



S/V ISOLDA

GÖTEBORG

Svaret blir därför ligga kvar, lägga av även det andra ankaret och sedan genom att naja gräskabeln på kättingen ge den fjädring, som kättingen själv inte kan ge. Det var ett dramatiskt möte. Även om jag den gången inte förstod lägets allvar och därför inte kände annat än äventyrets spänning, kände att jag var med i dramatiska händelser, har bilden av detta skeppsråd ristat sig outplånligt in i mitt minne. Jag kan se vår matros, lugn och säker, förklara, att visst bör vi ligga kvar men vara klara på att det ankare vi lägger av nu kommer vi aldrig att få upp.

Jag kan se konstapeln, som var nyförlovad, vrida sina händer och upprepa gång på gång: "Min arma, arma fästmö." Han trodde alltså inte, att vi skulle klara oss. Jag minns så väl min reflexion vid detta utbrott. Vilken potta! Och mitt i skaran kapten Ahlgrens skarpskurna ansikte, allvarligt, hårt, beslutsamt. Den verkliga sjömannen för att inte säga sjöhjälten.

Det fattades ännu ett beslut vid skeppsrådet. Om kättingarna skulle springa under påfrestningen, skulle vi inte försöka segla klara och riskera att med säkerhet hamna på klipporna. Vi skulle sätta segel, bottenrevade, och styra rakt in mot baren och sandstranden nord om inloppet. Där hade vi hopp om att av sjön kastar långt in på den mjuka sanden och kanske kunna hålla oss kvar ombord, tills stormen bedarrade eller också med fartyget liggande tvärs för vid och sjö få så pass lä att folk från land på något sätt skulle kunna bärga oss. Guskelov blev detta aldrig nödvändigt.



Så började vi då med att surra och jämna det upprivna däckslasten, bottenreva fock och storsegel. Från förpiken drogs den grova gräskabeln upp, sköts upp i långa bukten på däck och så togs en tamp runt om vardera fockmast och stormast. Så kortades kättingen in så mycket man vågade, det andra ankaret släpptes och så släckades de båda ut, dock ej på tamp. Så började najningen, kättingarna rappade över kabelskivorna vid varje grov sjö, nya najningar, nya rappningar och så förflöt kvällen och natten.



S/V ISOLDA
GOTEBORG

Äntligen, när dagen grydde, började stormen bedarra, luften klarnade upp och barometern steg. En hemsk natt var över och ena vakten kunde gå in få en välbehövlig vila. Så även fru Ahlgren, som varit vid vår sida praktiskt tagit hela natten, kokat och serverat kaffe.

Så småningom blev det högvatten, vi hade lossat tillräckligt av lasten och kunde gå in. Det kändes skönt att komma in och få ankra på flodens lugna vatten i lä för stormarna och för mig det första besöket i ett exotiskt land hägrade. Vi hade nu hunnit ett stycke in i december och frågan var, om vi skulle hinna ut före jul. Men missödenas tid var tydligen inte förbi.

Några dagar innan vi var klara att segla upptäcktes att vi varit med aktern mot flodbanken och fått hjärtstocken bräckt.

Det visade sig snart nog, att det i Marocko inte fanns möjlighet att få skadan reparerad, roder och hjärtstock måste monteras av och sändas till Marseille. Nedmontering och avlyftning av roder och hjärtstock blev ett krävande men intressant sjömansarbete. Så låg vi där då, vi firade jul, nyår och trettonde, men ett stycke in i januari var rodret tillbaka. Så började ett annat intressant arbete. Att få av det hade gått, där vi låg till ankars, men för att få dit det igen måste fartyget torrsättas, Det tidvatten och den sand, som förut varit oss till hindern, blev nu hjälpen, ty någon torrdocka fanns ej. Med hjälp av en liten bogserbåt släpades vi vid högvatten upp på en långgrund sandstrand vid flodmynningen och allt eftersom vattnet sjönk utan, stöttade vi upp med plankor. Från fock och mesanmärs drogs grova ändar, som fästes vid pålar i marken. Alla förarbeten var klara och med hjälp från land kom rodret på plats och under tiden fick ett annat gäng skrapa och måla botten. Efter några timmar var allt klart, vattnet kom tillbaka och vi drogs tillbaka till vår ankarplats. Så var det då att göra sjöklart och invänta tjänlig vind och så var det av med "Curacao för order" som destination. Den första hamnen och de första sjömansäventyren låg bakom mig!

x x x

Rabat var vid den tiden en liten typisk arabstad, dock med ett kraftigt inslag av fransmän. Det var badort och tydligen också rekreativsort för franska officerare på permission från fronterna. Men även om fransmännen var talrika, var det dock morerna, som satte sin prägel på staden och dess liv. Det var därför naturligtvis en enastående upplevelse att gå i land, att promenera på basarernas gata, se på alla de öppna handverksbodarna, där hela familjer arbetade samman. Där vävdes och broderades, skomakare sydde de typiska arabiska tofflorna i getskinn, handväskor, kuddar, plånböcker och portmonnäer syddes i get- och fårskinn, skinnberedare hängde sina garvade skinn, kopparslagare och gelbgjutare smidde, formade och graverade för hand sina brickor och alla de tusen och en småsaker man kan tänka sig gjorda i mässing.



S/V ISOLDA GOTEBORG

Med hammarslagen och hantverkarnas utropande av sina varor blandade sig ljudet av åsnedrivarnas rop och barnens skrik och vid bönetimmen de entoniga, sjungande ropen från moskéernas torn.

Över det hela vilade en obeskrivlig lukt av får och getter, av åsnor och hundar och inte minst den äckliga luften från stånden, där de sålde sina på glöd stekta små korvar av fårkött och kokning av någonting liknande doughnuts i fårtalg.

Denna basar gata låg närmast den staden omgivande ringmuren, genom vilken små portar ledde ut i det fria. Fritt och öppet var det också nere vid hamnen, där vi brukade gå iland vid en pontonbrygga, vid vilken också roddare erbjöd sina tjänster att ro ut till ankrade fartyg eller till andra sidan floden.

Som alla andra städer hade naturligtvis även Rabat ett centrum med ett torg. Där var bebyggelsen mera europeisk och franska kaféer och restauranger var det gott om.

På dessa kaféer och "bättre" ställen grundlades den motvilja mot morer, araber överhuvudtaget, som jag aldrig kan komma ifrån. Här promenerade der förmögna morerna i sina fotsida klädnader, tjocka, blekfeta och tydligen homosexuella allesamman. Vi pojkar var naturligtvis ett begärligt byte. Erbjudanden fick vi till höger och vänster, gick vi in på ett kafé för att få en kopp kaffe var snart någon blekfet arab där och erbjöd sig betala. På gatorna förföljdes vi på samma sätt som flickorna på Birger Jarlsgatan i Stockholm. Det var endast i arbetar- och basarkvarteren vi fick vara i fred, så vida inte någon eller några följt efter oss från centrum. När vi på kvällen skulle gå ombord stack vi därför alltid ut på den mörka vägen utanför stadsmuren, påskyndande våra steg och med slidkniven dragen, färdig att använda.

Även om Rabat var mycket intressant är frågan om inte Sale, den judiska staden på andra sidan floden, var mera fantasieggande.

Där härskade, som vi tyckte, rena medeltiden. Där bodde endast judar, där såg man de kända, gammaldags typerna med stora svarta skägg, ynglingar med det typiska korkskruvslockarna. Där var tyst och stilla, inga entoniga sånger, inga skrikande hantverkare, alla svartklädda. Det var dystert och verkade otroligt fattigt.

Här i Rabat gjorde vi vår första bekantskap med sydfrukter i stor skala. Sådant, som man hemma endast fått smaka vid högtidliga tillfällen, köpte vi här i massor och åt, åt så vi storknade. Det var fikon, dadlar och russin och allt köpte vi för en spottstyver i 20 kg-förpackningar. Här smakade jag också min första tomat. Av utseendet att döma skulle det vara en härlig frukt, men jag gjorde aldrig om försöket.

Så gick vi då till sjöss. Snabbt söderöver i en fin nw-bris, tills vi nådde passadvinden. Där skiftades till de s.k. passadseglen, gamla, slitna segel, som inte längre skulle kunna tåla en storm. De första sju dagarna var jag sjösjuk, en sedan blev livet paradiskt.



S/V ISOLDA GÖTEBORG

Fin no-lig bris av samma styrka dag ut och dag in. Stjärklara nätter, soliga dagar, inga oljekläder mer. Segelsömnad, målning, riggarbeten. Den ena dagen den andra lik. Det var en ny och underbar upplevelse. Sommar i januari. Efter trettio dagar siktade vi Barbados och för en förlig vind bar det in i Karibiska Havet. Då vi en morgon passerade St. Louis, diskuterades skepparn med styrman möjligheten att nå Curacao före solnedgången. Svaret blev tydligen ja, så vi fortsatte. Men nej, vi kom en halvtimme försent, ingen lots, och så blev det att lova upp och försöka hålla positionen. Det gick inte, strömmen satte oss västvärt och när dagen grydde, var vi långt väster om inloppet. Alla försök att kryssa oss tillbaka var fåfänga och på e.m. beslöt skepparn att segla ner till La Vela de Coro på Venezuelas nordkust och att därifrån ta postskutan till Curacao för att hos mäklarn få ordena, om där fanns några. Vi blev liggande till ankars någon vecka utanför den lilla fiskarbyn, vi badade och seglade, strövade i landskapet och såg på tuppfäkningar.



Så kom budet, inga order fanns och kapten Ahlgren slöt därför själv en resa Maracaibo – New York med divi-divi. Så blev det att segla till Maracaibo och börja lastningen. Varmt! 35 - 40° om dagarna och endast obetydligt mindre om nätterna. Vi fick lasta själva, stuva säckarna och stampa till så gott det gick Eftersom divi-divi var en färgbark, som vid beröring med vatten gav en mörk blåviolett färg, blev vi i svettningen strimmigt blåviolettera och samma färgton fick också alla arbetskläder. Kocken kokade te åt oss hela dagarna, det var det enda som läskade. Så åt vi förstas apelsiner, de fina gröna sydamerikanska apelsinerna, som kostade bara en franc för hundra. Bananer kostade heller inget, trettiofem centimos för en stock. Det blev mycket fruktdiet. Här gjorde jag också min första bekantskap med sötpotatis. Som jag varken då eller senare kunnat fördrå. Vanlig potatis fanns knappast och var för övrigt så dyr att det inte kunde komma ifråga annat än på söndagar. Ersättningen blev sötpotatis och stekta bananer.



Nå, lasten kom in och det var iväg till New York, en resa där tiden till sjöss blev den lugna sensationsfria. I slutet av mars månad anlände vi till N. Y. och togs till pir i Hoboken. Amerika hade just inträtt i kriget och tyskarna hade förklarat oinskränkt ubåtskrig. Detta var de två sensationer, som mötte oss, då lotsen kom ombord vid Sandy Hook. Amerikas krigsdeltagande satte också på många sätt sin prägel på livet i staden, den enorma propagandan för värning inte minst. Ett annat intressant och för oss svenskar, vana vid allmän värnplikt, mycket märkligt system var tvångsrekryteringen. I de kvarter vi mest höll till i, då vi var i land, vad man brukar kalla sjömanskvarteren, var det ingen ovanlig syn att lastbilar med tälttak körde omkring och plockade upp onyktra dagdrivare och även sjöfolk, stuvade in dem i lastbilarna och körde iväg till uppsamlingsläger. Härvid frågade man inte efter nationaliteten. Sådant som pass fanns knappast på den tiden och till att fylla kadreerna dugde allt manfolk. Och den som en gång kommit innanför stängslet till träningscampen, för honom fanns ingen möjlighet att komma ut igen för att med hjälp av sitt lands konsul bli fri.

Livet i New York hade emellertid också goda sidor. För mig, som den gången hade en hyra av trettio kronor i månaden, ville det till att allt var billigt. Och det var det. Dessutom var dollarn också billig och för den fick man en hel del. Den räckte för en eftermiddag och en kväll i land. Fem cent kostade ett glas öl och på varje bar stod ett bord med smårätter dukat. Det var deras s.k. free-lunch. Där fanns bröd och sill, bruna böror och stekt fläsk, korv etc. Efter ett par glas öl och en sådan lunch kunde man gå på bio, också det för fem cent. Där kunde man sitta några timmar och sova, om man gått vaktman på natten. Betalade man tio cent fick man sitta ännu bättre.

Nå, allt var ju inte lika bra. Skojare fanns där då som nu och jag gjorde där en erfarenhet, som sedan var med mig till nytta under hela min tid till sjöss. Det var en nyttig läxa. Den gjorde mig försiktig i allt mitt handlande.

Och ändå var det endast ett hattköp. Då jag gick ombord på Isolda, hade jag endast min f.d. skolmössa och så en keps att använda i arbetet. Nu tyckte jag, att nu var jag ju vuxen, nu måste jag ha en hatt. In alltså i en herrekiperingsaffär – alltför fint namn – naturligtvis nere i hamnkvarteren i närheten av Battery Park. Jag köpte en fin, mjuk hatt, svart, och kände mig både vuxen och välklädd. Men när ett par veckor gått, var det hål på hatten där fram och de fem dollar jag betalat alltså tillspillo. Då svor jag en dyr ed att aldrig mer skulle jag låta lura mig, om jag kunde hjälpa det. Men så kom jag också hem efter tre år utan sådana souvenirer sjömän brukar föra hem. Det enda jag hade var vad jag köpt i Rabat. Det blev heller aldrig sedan under mina aderton år som sjöman några souvenirköp.

Efter utlossning dockade vi för bottenmålning – det hade nu gått fem månader sedan vi bottenmålade sist – och lastade därefter en styckegodslast för Buenos Aires. Det blev en sensationsfri resa på nära tre månader med mycket vackert väder, om



jag bortser från några pamperos utanför Laplata floden. Dagarna förflöt som alltid på ett segelfartyg med underhållsarbeten i riggen, skrapning och målning och segelsömnad. Och på frivakterna fiske när fisk fanns i närheten.

Redan i Venezuela hade jag börjat lära mig spanska. Mitt intresse hade väckts. Kapten Ahlgren, som själv talade flytande spanska, uppmuntrade mig på allt sätt, lånade mig både en lärobok och spanska böcker. Frivakterna var ju inte långa och större delen upptogs av sovande, men några stunder blev det alltid. En sysselsättning som blev till mycket nytta och nöje de kommande åren och även långt in i framtiden.

Hur levdes livet ombord på ett segelfartyg i dessa dagar? Det är en fråga, som jag själv ställer mig många gånger, då jag tänker på de tre åren i Isolda. Guskelov är det med sjömän som jag förmodar med alla människor att svårigheter och umbäranden glöms, när de väl är över. Intressant kan dock vara att i minnet gå tillbaka till händelser, som kan ge en bakgrund till livet ombord, även om mycket kanske gestaltade sig annorlunda på detta fartyg, där vi utöver besättningen hade en hel familj.



Utrustningen med mat och vatten var naturligtvis en av de mest väsentliga frågorna. Man måste också komma ihåg att på den tiden fanns det ännu inte något sådant som kylrum. Det blev därför helt naturligt så att färskvaror som kött och fläsk endast kunde förekomma den första veckan till sjöss i tempererade zoner och knappast allt i tropikerna annat än i hamn. Det blev därför en diet praktiskt taget helt baserad på saltvaror och konserver, en underlig kost, om man ser den mot bakgrunden av vår tids vitaminhysteri. En resa på två å tre månader var ju inget i och för sig märkvärdigt och på den tiden såg man t.ex. aldrig grönsaker eller färsk frukt sedan den första



veckan till sjö gått till ända. Potatis var det enda man kunde ha i den vägen, men även deras livslängd var ju begränsad.

Smör och margarin kunde ju inte heller hålla sig någon längre tid och fick därför i den mån det var fråga om att använda att äta på bröd efter ett par månader ersättas med apelsinmarmelad.

Kosthållet var inte endast beroende av om matvarorna kunde hålla sig färska eller ej. Det kunde ju också i hög grad bli avhängigt av hur lång resan blev. Hade man räknat med två månader och provianterade för den tiden plus en säkerhetsmarginal ordentligt tilltagen, men resan tog tre och en halv månad, är det inte underligt, om kosthållet sista månaden blev knapphändigt och ensidigt.

Dock, det fanns ett sätt att förlänga den tid, under vilken man fick färskproviant, att ha levande djur ombord. Något som hörde den tiden till på långresor. Detta innebar naturligtvis mycket extra arbete, ett arbete, som dock gärna utfördes med tanke på det goda man skulle ha av det. Alltså hade vi levande djur även på Isolda. I Venezuela var färskt kött liksom potatis dyrt, men grisar var billiga. Vi hade därför, när vi lämnade Maracaibo, inte mindre än tretton grisar på däck, levande, och djurparken dessutom utökad med något dussin höns. Så den resan var det livligt på däck. Grisarna var i alla färger. Svartvita, brunfläckiga och rödhåriga. Alla åldrar var också representerade. De hade sin inhägnad och sina hoar på däck men fick också i vackert väder promenera fritt omkring. Maten för dem var majs. Huvudsakligen. Smågrisarna var emellertid inte så särskilt förtjusta i denna obehandlade, svårsmälta kost, varför de oftast gick runt och åt upp de stora grisarnas exkrementer, som till stor del bestod av ej helt förbrukade men dock "förbehandlade" majs-korn.

Det var visserligen inte någon lång resa Maracaibo – New York, men eftersom inga andra färsk köttvaror kunnat tas ombord i Venezuela, förbrukade vi nio av våra grisar på resan till New York. Förbrukade och saltade ner. Plus alla höns. Denna förbrukning får naturligtvis ses mot bakgrunden av i USA gällande bestämmelser, som förbjöd levande fjäderfå ombord och att man var mycket skeptisk även mot andra levande djur.

Dock var ju risken att grisarna skulle springa iland inte så stor, som när det gällde hönsen.

I detta sammanhang faller mej en rolig historia från ett annat segelfartyg i tankarna.....

Vattenfrågan löstes ju rätt behändigt. Just för om halvdäck hade vi två färskvattentankar på ungefär ett ton vardera, helt fyllda när vi lämnade en hamn och spara på färskvatten var en av de första regler man fick lära sig ombord. Visserligen medförde det, att man som ny jungman försökte sig på att skölja tvättade kläder i saltvatten – kanske även tvätta första gången – något som dock visade sig mindre lyckat. Det var svårt att få tvätten torr och vid minsta fuktighet drog ju saltet, som var kvar i kläderna, fuktigheten till sig och allt kändes vått. Tvätta sig behövde man inte



göra så ofta i färskvatten. Badvatten fanns ju i riklig mängd på utsidan och det blev därför mest saltvattenbad. Utom vid regnväder. Då togs skadan igen.

Kocken ombord var mycket sparsam. Dels därför att det var nödvändigt att spara, men även beroende på att han inte hade några djupare begrepp om renlighet.

Hans lördagseftermiddagsrengöring var därför en ständig källa till förtjusning för oss, som inte var beroende av hans beteende annat än då det gällde matlagningen. Hans lördagsprogram var följande: sedan lördagsmiddagen var avklarad vid tvåtiden på eftermiddagen och han diskat middagsdisken från befälsmässen – vår disk skötte frivakten – gjorde han i diskbaljan, som bestod av en halv svagdrickskagge – i ordning ett ordentligt såpvatten. Så plockades rakborste och kniv fram från kabysshyllan och proceduren kunde börja. Med borstens hjälp och såpvattnet tvålade han in skäggstubben, som då var lika kraftig som svart – han var Tjörnbo och svart som en zigenare – och sedan stubben på detta sätt bearbetats en stund, tog han till kniven, som för varje skär sköljdes av i vattnet. Det tog ju sin tid att få av skägget, som alltid i sjön var veckogammalt, men när det var klart och han i samma vatten sköljde av ansikte, var det tid att ta itu med veckotvätten av torkhanddukarna från befälsmässen. Det var ju inte alltför många, även i så avseende var han en sparsam man. Ner åkte de såp-skägg-vattnet och där gnuggades de. Så sköljdes de i en liten skvätt nytt vatten och hängdes till tork på ett streck i solen, om vädret var vackert, annars i byssan. Där hängde de då till vår utsägliga förnöjelse, gråa och tätt besatta med kockens svarta skäggstubb, som inte lossade så länge handdukarna var våta. Det visste han väl, så han gjorde inte ens ett försök att få bort dem. Det fick bli, när de torkat. Då tog han ner dem, ruskade dem och så var de då färdiga att användas den kommande veckan. Allt detta försiggick på förluckan just utanför dörrarna till byssa och skans och upphängningen skedde förut, vilken väl var anledning till att det aldrig observerades av befälet och därför pågick resa efter resa, år ut år in.

De två tankarna räckte ett bra tag. Det hände visserligen, att vattnet efter en tid under söderns sol blommade, eller ruttnade, som vi kallade det. Men vattnet har den underliga förmågan av självrening. Några dagar efter ruttnandet var det åter klart och utan bismak. Då hade bakterierna eller var det nu är ätit upp varann och kvar blev väl endast någon liten bottensats. Den såg vi dock aldrig.

Långt innan båda tankarna blev tomma, visste vi ju, att vi skulle få regn, oberoende av var vi befann oss. Det bästa var emellertid de kraftiga åskregnen i tropikerna och i doldrums. När det då drog upp kraftiga svarta moln på himlen, då var det vanligtvis alle man på däck. Och alla i adamsdräkt. Så fram med spygatt-pluggar och piassavakvastar. Så fort regnet började falla, började skrubbningsen av däck. När så däck var skinande rent och spolat av regnet, pluggades spygatten och så började man pytsa härligt klart regnvatten ner i tankarna. Så hade man åter fullt färskvattenförråd och var dessutom nybadad och fri från salt på kroppen. Så småningom bröt solen fram igen och allt var skinande rent och fint. Inklusive



besättning, barn och det hela. Kocken deltog emellertid aldrig i dessa badorgier. Han sökte skydd för regnet i byssan.

Den materiella försörjningen stod alltså inte på något högre plan. Den var på segelfartyg ännu så långt fram som under kriget 1914-18 på samma nivå som den varit under århundraden. Måhända med den skillnaden att man vid denna tid hade alla möjliga födoämnen konserverade och i stor utsträckning vakuumpförpackade.

Vilket må betraktas som ett framsteg även om näringsvärdet så som vi nu ser det inte var något att skryta över. Och ur smaksynpunkt var såväl salt kött och fläsk liksom fisk betydligt smakligare än konserverade motsvarigheter.

Om det var klen beställt med den materiella försörjning, så stod ju den andliga inte heller på någon hög nivå. Visst hade vi böcker att läsa ibland och förrådet förnyades då och då vid sammanträffande med andra svenska fartyg. Mycket kunde det dock inte bli. Svenska fartyg träffade vi inte ofta och resorna vore långa. Tiden, som kunde offras på läsning, var ju inte heller tilltagen i överkant. Med tolv till fjorton timmars arbetsdag i sjön – tolv timmar vakt och i vackert väder två timmars arbetsvakt därutöver – skulle resten avdelas för sömn, tvättning och lagning av kläder och så måltider. Det blev under sådana förhållanden inte mycket tid över för läsning. Det fick därför bli samtalen med de äldre ombord, i synne rhet på långa nattvakter i sjön, eller på dagarna vid segelsömnad i vackert väder, som fick bli källan till ett vidgat vetande om livet och det yrke man valt. Och uttrycket fritidsproblem var ännu inte uppfunnet. Något sådant fanns inget behov utav.

Man skulle tro att en så lång isolering från yttrevärlden och med umgänget begränsat till ett fåtal människor skulle skapa spänningar och konflikter. Så var emellertid aldrig fallet. Med ett och annat undantag. Måhända bidrog här till att det, genom att kapten Ahlgren hade familjen ombord, blev en viss familjesamvaro. Lek med barnen i vackert väder, barnvakt i hamn. När de äldre var i land och goda råd då och få både från kapten och fru Ahlgren. Kapten Ahlgren ansåg även oss ungdomar som medlemmar av en familj, för vilken han hade ansvar. Detta tog sig många uttryck, som kommer att framgå i det följande.

Visst förekom irritationsmoment och nog kokade humöret över ibland resulterande i ett och annat slagsmål. Men när uppgörelsen var över, var det åter frid och fröjd och gott kamratskap.

Resan New York – Buenos Aires blev en av de långa resorna, dock inte den längsta vi gjorde med Isolda. Vi kom fram till Buenos Aires, då där var full vår, i september lossades vår stockegodslast och så kom då frågan vart vi skulle ta vägen efter utlossningen. Men eftersom det var krig i världen, hade kapten Ahlgren ingen brådska och några besked hemifrån kom ej.

Det skulle visa sig, att måhända var det till fördel, att Ahlgren inte haft någon brådska, ty en vacker dag efter utlossningen blev kocken sjuk i något, som visade



sig vara tyfusfeber. Iväg till sjukhus. Så var vi utan kock. Att skaffa någon annan från land var aldrig på tal.

Jag fick helt enkelt orden: "Nu Gunnar får du ta´ hand om byssan." Det var ju inte precis någon sinekur. Att vid 16 års ålder få ta hand om kosthållet för ett hushåll på tolv personer. Men det måste gå. Inköp slapp jag emellertid göra. Det skötte Ahlgren om. Det gällde dock att vara uppe vid sextiden, sätta fyr i spisen och har kaffet färdigt före sju, då arbetstiden började. Sedan frukost, middag, e.m. kaffe och kvällsmat.

Tre lagade mål om dagen. Någon vecka efter kockens insjuknande var det fru Ahlgrens tur att åka iväg till sjukhuset.

Under tiden hade Ahlgren ordnat med en last från Montevideo, så vi seglade dit och ankrade på redde. Där dröp den ene efter den andre av till sjukhus, styrman och konstapeln och även äldste pojken, Bolivar. De andra barnen inackorderades i familj och Ahlgren själv flyttade i land. Så kom kocken tillbaka, så småningom även de andra i tur och ordning som de insjuknat.

Under tiden hade vi passerat jul, en något speciell sådan, Kapten Ahlgren hade ställt om att ingenting saknades för riklig julförplägnad, det var högsommarvärme och solen sken, där vi inmundigade vår julmiddag dukad på däck.

Allting går ju över, även tyfus, och så småningom samlades alla igen, lastning kunde börja – talg i fat till Havanna – och någon gång i mitten av januari stack vi till sjöss. Efter sextio dygn, en snabb resa, var vi så framme i denna härliga stad, lossade vår last och så ut på redde i väntan på ny last. Till Europa ville Ahlgren av naturliga skäl inte och hade ingen brådska med att komma iväg. Under tiden upptäcktes det, att jag fått bråck, dubbelsidigt, och nödvändigt att operera. Alltså, iland på sjukhus.

Typiskt nog för Ahlgrens känsla av ansvar för besättningen och måhända för oss ungdomar i synnerhet blev det inte tal om att sända mig till allmänt sjukhus. Det blev en privatklinik och med en känd kirurg att göra operationen. Där på kliniken hade jag sköna dagar, när jag väl fick gå upp. Kliniken hade en härlig trädgård, där man verkligen kunde njuta varma kvällar. Efter åtta á tio dagar fick jag gå ombord igen med bestämda order att inte arbeta de första två veckorna och därefter endast lätt arbete ytterligare någon tid, varför jag huvudsakligen fick stå till rors, när vi åter kom till sjöss.

Ett annat uttryck för Ahlgrens känsla av ansvar för oss pojkar hade visat sig i Buenos Aires. Ibland sammanträffade man ju med sjömän från all världens handelsfartyg, bl.a. med valfångare, som var inne efter expedition till Sydgeorgia. Det var naturligtvis ett hårt liv på valfångare men också spännande och dessutom oerhört inkomstbringande. Detta lockade mig, så jag gick till Ahlgren och sa´ att jag ville mönstra av för att ge mig ut med valfångarfartyg. "Nej, du min gosse" blev svaret, "har jag tagit er pojkar med ombord, tänker jag se till, att ni kommer med hem." Därmed var den saken ur världen.



Under tiden jag var konvalescent efter operationen i Havanna, hade vi lastat en full last av caña i fat. Caña är en sorts enklare rom, d.v.s. den sämre delen av det destillat man får av sockret vid framställning av rom. Det uppskattades mycket i Sydamerika för sin prisbillighet. I Montevideo kostade den på enklare syltorna endast två cent glaset. På bättre ställen fanns den väl knappast. Det var fattigmansrom!

Vår destination var denna gång Montevideo. Det skulle bli en lång resa, etthundra dygn. Vindarna äro ju inte precis gynnsamma för en sådan segling som Havanna – Montevideo. För att göra bästa möjliga seglade vi upp genom Florida Strait, så österöver med västliga vindar för att sedan inte långt från Afrika fånga upp nordostpassaden och dejsa iväg sw-vart. Det var alltså inte endast en betydande distans att tillryggalägga, vi hade också den resan oturen att få ligga länge och driva i stilla bältet. Det blev dåligt med kosthållet. Helt naturligt då resan drog så länge ut på tiden. Det gällde att spara på allt och framförallt försöka få fisk. Däremot saknades ju ingalunda dricka. För att få in hela lasten hade vi aderton stora caña-fat på däck, surrade runt stor- och mesanmast. Därur hämtade styrmännen och matrosen sin dryckjom. Det tillgick på så sätt att en band slogs upp, resp. ett hål borrades och cañan fick rinna ned i en tillbringare. När den var fylld, pluggades hålet och bandet slogs på plats. Det blev många hål under dessa nära tre och en halv månad, så många att när vi sedan lossade lasten och botten råkade gå ur det fat, som hela tiden använts för att försörja med dricka, såg insidan ut som skinnet på ett piggsvin.

De största förbrukarna var styrman och matrosen, som gick på styrmans vakt. De hade ständigt caña-tillbringaren och en sockerbuk med sig, sockret för att i någon mån mildra den beska smaken. Den utrustningen stod bredvid dem, när de på dagen satt på däck och sydde segel, den stod på halvdäck på deras nattvakter. Trots, eller kanske tack vare detta ständiga drickande föreföll de aldrig berusade mer än en gång, midsommardagens morgon. De hade haft morgonvakten, så när vi kom på däck kl.8, hade de båda lite svårt att gå utan att hålla sig i räcken och brädgång. Detta är också det enda minne jag har av de tre helger vi hade den resan, påsk, pingst och midsommar. Påsken hade vi måhända någon slags extraförplägnad, men vid pingst och midsommar med ännu långt kvar till hamn kunde sådant väl inte ifrågakomma.

Men allting har en ände, så även denna långa resa. Så ankrade vi en natt utanför pirarna vid Montevideos hamn. Kl.7 på morgonen, då Janne och jag hade vakten, sattes livbåten i sjön och riggades och så fick vi två segla Ahlgren i land. Vi förtöjde, Ahlgren gick till skeppshandlare och mäklare, vi fick två timmar på oss att göra vad vi ville. Det blev förstås kondis. Så mötte vi upp vid båten, lastade provianten och så bar det av ombord. Där blev det fest. Färskt kött, potatis, grönsaker, mjölk och färskt



bröd. Inget mer arbete för någon annan än kocken den dagen, vi åt, vi sov och åt igen. Det var ägg och skinka, smör och grädde till kaffet, wienerbröd och bullar.

Känslan av välmående, som behärskade oss, kan ej beskrivas, den kan endast förstås av den, som upplevt något liknande. Allt besvär, alla umbäranden, allt var som bortblåst, allt begravdes i den orgie av god färsk mat, som denna första och de närmast följande dagarna behärskade vår liv.

Lossningen blev ett lustigt kapitel. Det var hamnarbetarstrejk och som strejkbrytare hade man tagit vad som stod att få. Där var lösdrivare uppluckade i stån, där var gauchos från pampas, ja där var allt utom folk, som förstod lastning och lossning av fartyg. Att handskas försiktigt med fatlasten hade man inget begrepp om. Alltså tog man bara faten mitt i luckan, tills man var nära botten, de som sedan låg i tirar vid sidorna störtade man ner med användande av spett. Laggar och bottnar knäcktes eller slogs ut, cañan flödade och för oss fyra, som var besättning, blev det att hjälpa till med att rädda vad räddas kunde. På kajen dracks det vilt och när dagen var till ända, fanns det ingen nykter att se på kajen. Ja det var ett skådespel.

Nå, lasten kom till slut ut och vi halade ut på redan. Där vidtog det äckligaste arbete, som tänkas kunde. På resan till Havanna hade naturligtvis en del talg läckt ur faten i värmen, sedan hade caña läckt ut och i sjögång blandats med talgen. Blandningen hade blivit till en grön stinkande massa, som fyllde utrymmena mellan bottenstockarna. Och allt måste naturligtvis upp och botten rengöras grundligt för att inte denna ruttna massa skulle kunna skada den last vi nu skulle ta in, torkat kött till Havanna.

Kapten hade haft att välja mellan denna last och en last till Australien, den sistnämnda med en lockande god frakt, men han drog sig för att med hustru och barn ge sig i kast med stormarna runt Kap Horn.

I Montevideo låg vi samman med en stor norsk fullriggare, "Derwent", som även den skulle lasta torkat kött till Havanna. Det skulle alltså bli en intressant kappsegling. Det blev det också. Diskussionen var livlig mellan oss besättningsmän, när vi träffades iland på kvällarna. Var och en höll förstås på sitt fartyg. Vi på Isolda var väl medvetna om att med gynnsam vind skulle vi aldrig kunna göra så god fart som en stor råsegelare. Men från La Plata till nord om Sydamerikas östligaste spets skulle vi mest ha kryss och då hade vi förmånen av att kunna ligga högre än en råsegelare. Vi vann också seglingen med tio dagar till godo på Derwent, så att när de äntligen kom, var vi redan för länge sedan utlossade och låg och väntade på ny last. Vi hade fått nytt ett nytt hem på detta lilla fartyg. Vi hade gjort resan på sextio dygn. Så varierar resornas längd med segelfartyg. Havanna-Montevideo etthundratre dygn, återresan sextio. Seglandets hasard.

Då vi kom fram till inseglingen till Havanna, mötte som vanligt lotsbåten. På långt håll ropade lotsen i megafon: Kriget är slut! Kriget är slut! Det måste ha varit med en egendomlig känsla vi alla tog emot den nyheten. Vad betydde det? Skulle vi komma



hem snart? Vi hade ju alla vant oss vid att vara fjärran från hemlandet. Vi hade levt i en värld för sig, knappast ens något brev hemifrån och därför ingen vetskap om hur det stod till i respektive hem. Vi hade vuxit samman till en enda stor familj, tack vare kapten och fru Ahlgrens omsorger om oss pojkar.

Om det var att kapten Ahlgren inte hade någon brådska eller om han hade svårt att finna någon last, som passade oss, vet jag inte, men uppehållet blev även denna gång ganska långt, så att vi hann med att fira både jul och nyår, innan det blev fråga om att lasta. Småningom kom dock beskedet om last. Hudar och honung till Le Havre.

Den last vi haft till Havanna, torkat kött i säckar, var naturligtvis en ömtålig last. Skeppningstiden betydde därför mycket. Vår egen hade klarat sig bra med endast ett fåtal säckar ruttna. Värre var det med Derwents. I dess last voro tusentalet säckar ruttna. Lastades i särskilda pråmar och sänktes ute till havs. Stanken var olidlig från lastrummen och man närmade sig därför inte gärna fartyget akterifrån, där det låg till ankars på redde. Men det kött, som var friskt, var så mycket bättre. Gick man på en restaurang för att äta en köttrest, kunde man välja mellan färskt kött och det importerade torkade. Det senare var dyrare.

Umgänget med besättningen på Derwent blev livligt. Lördagskvällarna hade vi gemensam samling på en krog på industrisidan av bukten, mitt emot staden. Där dracks det flitigt och många voro de av matroserna, som fingo hjälpas ner till båten, då vi åter skulle ombord.

Något sådant som lagstadgade fridagar fanns naturligtvis inte på den tiden, men på Isolda var det aldrig snålt med ledighet. Dessutom hade ju den, som haft nattvakt – sådan hade man alltid i hamn – följande dag ledig. Jag blev därför ganska hemtam i Havanna liksom i Montevideo och hann med sevärdheter både i och omkring dess städer kanske framför allt i Havanna. Till sevärdigheter av intresse räknar jag då också att ströva omkring på gator och gränder, se på hantverkare i deras bodar och se hur människorna levde. Inte minst intressant var det att se på hur hantverkare rullade de berömda cigarrerna, som jag också lärde mig röka med välbehag. Sista besöket i Havanna blev det intressantaste, då jag nu hade kommit så långt med min spanska, att jag talade flytande.

Det blev också intressant samvaro med sjöfolk av olika nationaliteter, även om de skandinaviska blev majoriteten. Diskussionerna rörde sig naturligtvis ofta om kriget och kunde då bli livliga, för att inte säga häftiga på gränsen till slagsmål. Men också mera känslöbetonade sammankomster. En typisk sådan upplevde jag, då en transbåt kom in till Havanna och ankrade på redde. Vi misstänkte på goda grunder, att de kunde ha nyheter från Sverige, vilket de också hade, även om de själva inte precis nyligen hade varit i Europa och många av de ombordvarande hade varit hemifrån lika länge som vi. Så tog en fram grammofon och spelade en skiva, som då var ny. Det var "Barndomshemmet".



Det var egendomligt att se tårarna strömma på flera av dessa garvade sjömän. Det gjorde ett egendomligt intryck att se dessa män, som sannerligen annars inte var några blötdjur, sitta där i skansen med tårarna strömmande utmed kinderna. Jag skulle uppleva något liknande många år senare som andre styrman i ångaren Meta. Där hade vi en – som jag då tyckte – gammal förste styrman, som förälskat sig i Fänrik Ståls Sägner. Vi samlades ibland i hans hytt på kvällarna istället för att gå iland. Då tog han fram sin Runeberg och läste högt för oss, t.ex. Häradshövdingen, Döbeln vid Jutas, Molnets broder. Efter en stunds läsning strömmade tårarna och stämman brast. Det kunde se skrattretande ut, men gud nåde den som skrattade. Han åkte omedelbart ut och det var inte värt han visade sig mer den kvällen.

Även denna vistelse i Havanna tog slut och med full last inne stack vi den 8 februari till sjöss, äntligen på väg till Europa. Efter trettioåtta dygn var vi så framme. Vi trodde ju, att det snabbt skulle bli lossning och sedan med eller utan last iväg till Sverige. Så blev emellertid inte fallet. Någon mottagare, som kunde presentera nödvändiga dokument, dök inte upp. Där låg vi alltså med lasten inne, arbetade som vanligt ombord och tillbringade kvällar och söndagar iland. Dagar och veckor gick och ingenting hände och jag fick aldrig vara med om lossningen av lasten.

Det var ett egendomligt liv i Le Havres hamnkvarter, sannolikt också i staden i övrigt i dessa dagar. Efterverkningarna av kriget var tydligt märkbara. Fartyg kom in från alla världens hörn med besättningar, till stor del skandinaver, som efter krigsåren sökte sig till Europa. Lönerna hade under kriget varit höga och de flesta avmönstrade med stora tillgodohavanden, som de inte hade något begrepp om att ta vara på. Det söps flitigt och i fyllan och villan braverade de med stora sedlar i tjocka buntar. Så var hajarna framme. Rån hörde till ordningen för dagen. Mord skedde på öppen gata vid dockorna eller t.o.m. inne på krogarna. Liken dumpades i dockorna och i dessa, som vid lågvatten var helt torrlagda, plockades de då upp av polis och hamnmyndigheter.

En av de veckor vi var där, hittade man inte mindre än tretton stycken. Kanske inte så underligt. Efter fyra års krig med massdödande hade väl människoliv inte stort värde. I Frankrike liksom i Europa i övrigt drog mängder av hemförlovade soldater, som knappast kunde ha någon fast punkt i tillvaron så snart efter stilleståndet – någon definitiv fredstraktat var då ännu inte undertecknad.

I Le Havre fick jag också bevittna en skakande demonstration av krigets följder. Det var ett demonstrationståg av krigsinvalider. Där fanns alla typer av invalidisering, som passerade revy i hundratal. Hemskast att se var de som kom i vagnar, män utan armar och ben, endast en kropp, och sedan hela skalan av skador, så djupgående att man hade svårt att förstå, att dessa män överhuvudtaget kunnat överleva.



S/V ISOLDA
GÖTEBORG

Åren på Isolda slutade som de börjat. Med pappas ingripande. Vi hade kommit till Le Havre från Cuba efter krigets slut. Lasten vi hade bestod av hudar och honung. Vi kom upp i slutet av mars månad och kapten hade väl räknat med att snart få lasten lossad och så få en last till Sverige.

Men i den röra, som uppstått efter krigsslutet, anmälde sig av någon anledning ingen lastmottagare. Det blev därför att ligga och vänta och det blev en lång väntan. Tiden gick och så gjorde det dagliga arbetet ombord. Under tiden såg vi fartyg komma och gå. Många segelfartyg. Så en dag fick jag veta, att en norsk fyrmastbark höll på att rusta för en resa till Java, där hon skulle lasta kaffe och hon skulle ha besättning. Det var något för en sjöman, för vilken hela livet lekte. Jag skrev hem, att tyvärr kunde jag nog inte komma hem, förrän om ett år, då jag avsåg att gå med norrmannen som matros. Dessa passade inte med pappas planer. Det kom snabbt ett svar: "Tid för dig, min gosse, att komma hem och börja navigationsskola." En sak som jag själv inte ägnat en tanke. Jag tyckte jag hade god tid att segla lite mer, men pappas order var order. Så ordnades en biljett med "Flandria" från Rouen, d.v.s. pappa ordnade och betalade. Jag packade mina grejor, det lilla jag hade, sa adjö till det glada sjömanslivet och det lilla fartyg, som i tre år varit mitt hem, och tog tåg till Rouen, där Flandria låg.

"Jag har nu läst sidorna 12 till 37 i Gunnar Osvalds minnesbok 'Från jungman till industriman' och godkänner på mina och mina bröders vägnar att det kan läggas ut på denna hemsida."

**Bästa hälsningar.
Per Håkan Osvald
2006-12-08**

Texten är återgiven från kopior som Bolivar Ahlgren hade i sin ägo. Dessa kopior kommer från Gunnar Osvald bok som i denna dag inte är publicerad ännu. Då texten i Gunnar Osvalds bok är skriven i C5 format är inte sidnumreringen den samma i denna återgivning, detta för att formatet A4 var önskvärt.

Denna pdf är skapad
2007-08-22
Anders Jansson
webbmaster@isolda.info