

Med Älvsnabben över fjärran hav

Följande berättelse är baserad på en reseskildring som jag skrev för Nerikes Allehanda under min långresa med örlogsfartyget Älvsnabben vinterhalvåret 1963/64. Resan ingick i min utbildning med avsikt att bli sjöofficer i marinen och gick över Atlanten till Nord- och Sydamerika med vändpunkt vid Galapagosöarna. Efter att artiklarna blivit uppmärksammade av marinens högkvarter blev jag under resan också utnämnd till fartygets presskontakt.

Tyvärr kortades artiklarna ner vid tryckningen och mina insända original gick inte att kopiera ombord, så den ryckighet som klippen förorsakat har jag försökt fylla i med hjälp av de privata brev hem som sparats.

På långfärd med Älvsnabben

Morgonen den 14 november hävde sig solen sakta och mödosamt upp över horisonten och lät sina matta höststrålar insvepa staden Karlskrona i ett gyllene skimmer. Några enstaka solstrålar hade letat sig ned till örlogshamnen, där de lekte tafatt bland alla fartyg, speglade sig i fönsterrutorna och studsade ut över vattenytan.

Ett fartyg var annorlunda och tycktes inte passa in bland de andra smäckra krigsfartygen. Ändå var det ingen tvekan om att det var ett sådant — i både för och akter stod kraftiga kanoner uppställda. Själva skrovet påminde om ett stadigt handelsfartyg, och egentligen var det som ett sådant som det skulle ha rullat av stapelbädden. Det blev i stället minfartyg, och fick i dopet namnet Älvsnabben.

De flesta av flottans officerare har med Älvsnabben seglat till främmande länder för att få sin grundläggande utbildning i navigation och sjömansskap. Nu låg hon åter vid Polispiren för att för tionde gången ge sig av med sin be-



Peter Krabbe, student på Karro 1962, ger i vidstående artikel några glimtar från det tydligen både strävsamma och trivsamma livet ombord på Älvsnabben under dess färd mot sydliga nejder.

till en enda röra. Den annars så livligt trafikerade Engelska kanalen tycktes nästan tom. Endast en och annan stor tanker dök upp ur diset.

— Vi passerar nu något som mycket sällan syns, meddelade vaktavande officeraren i högtalaren. När alla i ilfart hämtat sina kameror fortsatte han: Det var nollmeridianen som passerades.

BETÄNKLIGT

På eftermiddagen var läget betänkligt. Trots att maskinen hela tiden gick för full fart framåt var vår framfart lika med noll. Stundtals drev vi baktå och blev satta ur kurs. Tidvattenströmmarna kom dock efter några timmar till vår hjälp och gjorde att vi under natten kunde tvinga oss framåt igen.

Det var beräknat att vi skulle nå Ile d'Ouessant, den franska fyr som markerar slutet på Engelska kanalen och början på Biscaya, kl. 24 på måndagsnatten, men först kl. 02 syntes ljusen från fyren. Vi var på tröskeln till den fruktade Biscaya. Det hade endast minnat

Adjö Sverige !

Morgonen den 14 november 1963 hävde sig solen sakta och mödosamt upp över horisonten och lät sina matta höststrålar insvepa staden Karlskrona i ett gyllene skimmer. Några enstaka solstrålar hade letat sig ner till örlogshamnen, där de lekte tafatt bland alla fartyg, speglade sig i fönsterrutorna och studsade vidare ut över vattenytan.

Ett fartyg var annorlunda och tycktes inte passa in bland de andra smäckra krigsfartygen.

Ändå var det ingen tvekan om att det var ett sådant – i både för och akter stod kraftiga kanoner uppställda. Själva skrovet påminde om ett stadigt handelsfartyg, egentligen var det som ett sådant som det skulle ha rullat av stapelbädden. Det blev istället minfartyg och fick i dopet namnet Älvsnabben.

De flesta av flottans officerare har med Älvsnabben seglat till främmande länder för att få sin grundläggande utbildning i navigation och sjömanskap. Nu låg hon åter vid Polispiren för att för tionde gången ge sig av med sin besättning av officers- och furirsaspiranter. Efter avsked från de på kajen församlade anhöriga stävade Älvsnabben så försiktigt ut genom alla kobbar och skär i Karlskronas skärgård för att ta kurs sydvart mot okända mål.

Förväntningarna inför det stora äventyret fick det att pirra i magen på alla ombord, vi skulle nu leva och arbeta tillsammans ombord under det kommande halvåret och samtidigt få se stora delar av vår värld som vi tidigare bara kunnat drömma om. Vad gjorde det då att den råkalla Östersjöluften bet i skinnen och fick oss att fälla upp våra skylande kragar. Havet låg ändå lugnt och platt som ett matsalsgolv, vi visste att världshaven som väntade skulle bjuda på annan konfekt.



Älvsnabben, förtöjd vid Kastellholmen i Stockholm inför avresan.



Musköteriet paraderar vid utlöpanget från Karlskrona

Eftersom jag befinner mig ombord i egenskap av officersaspirant är jag automatiskt upptagen i däcksavdelningen. Denna är indelad i babords- och styrbords vakter och dessa i sin tur i kvarter. 1:a och 3:e kvarteret tillhör styrbords vakt och 2:a och 4:e tillhör babords. Folket på däcksavdelningen besätter poster som signalpost, radar-, radio- och navigeringsbiträden, utkik, maskinpost och rorgångare.

Varje kvarter består av 24 man och dessa skiftar under fyra timmar på olika poster. Därefter avlöser nästa kvarter, som då går nästa fyratimmarspass. Dygnet är indelat med början klockan 00.00. Första vakten mellan klockan 00- 04 kallas hundvakten för att den anses vara den värsta. Detta bestrider ingen. För att inte samma två kvarter alltid skall få denna vakt är vakten klockan 16- 20 indelad i två s.k. plattvakter om två timmar vardera.

Klockan 20 gick mitt kvarter, det 2:a, på och jag fick stå på bryggan med en morselampa efter anrop från andra fartyg, respektive själv anropa då order härom kom. Signalen "what ship?" skar följaktligen många gånger genom mörkret under min törn. Då och då blinkade det från någon mörk silhuett "this is dutch ship Thetis from Amsterdam, german ship Komptyr...." Efter signalposten – under vilken jag för övrigt kunde beundra en strålande nordisk stjärnhimmel – gick jag in i navigationshytten för att stanna där resten av vakten. Med hjälp av många instrument kunde jag hela tiden hålla uppsikt över vårt läge.

Den urgamla traditionen att begära identifikation av mötande fartyg tillämpas inte längre mellan handelsfartyg, men när ett örlogsfartyg med Älvsnabbens kanonbesmyckade silhuett frågar vågar inget handelsfartyg vägra att svara. Örlogsfartyg emellan är identifikationen både nödvändig och gentlemannamässig.

Min stridsbefattning ombord – när fara hotar och rutinerna bryts i skarpt läge – är som bemanning vid Älvsnabbens imponerande men ålderstigna 15 cm Boforskanoner. Senare kommer jag att flytta över som skytt vid de mindre men snabbare 57 mm automatkanonerna, som främst skall försvara oss vid luftangrepp.

Nordsjön – här börjar en annan värld!

Hela nästa dag kunde vi spana ut över en tyst landsbygd. Vi upplevde den för en sjöman så underliga känslan av att gå i kanal. Klockan 11 på förmiddagen hade vi gått in i Kielkanalens östra sluss och inte förrän åtta timmar senare hade vi lagt den tio mil långa kanalen bakom oss. Den är en bekväm genväg men också en säker inkomstkälla för tyskarna. Passagen för Älvsnabben med sitt displacement på 5000 ton kostade 2.500 kronor.

Vi hade tidigare aldrig ens reflekterat över att denna relativt okända kanal direkt ut till Nordsjön fanns tillgänglig för så stora fartyg som Älvsnabben, verkligen en smitväg ut från Östersjön, byggd 1895 av tyskarna! Att den var till nytta för deras örlogsfartyg under de två världskrigen kan vi lätt förstå. Nu har vi lärt oss detta!



Älvsnabben går in i Kielkanalen denna dystra höstdag. Kanonerna riktar vi mot fåglarna för att inte skrämmas!

Nordsjön var inte på sitt bästa humör, utan tog emot oss med hårda vindar och en sjö som blev allt grövre. Nästa dag kastade sig stormen över oss och det var med stor möda som jag lyckades ta mig upp till stridsledningscentralen uppe vid bryggan. "Plottningscentral" som var min uppgift, går ut på att bestämma omgivande fartygs lägen, kurser och fart. Lördag förmiddag betyder storrengöring. Resten av dagen är vi lediga från klockan 11, bortsett från vakttjänsten. Eftersom vi går västerut måste vi för var 15:e breddgrad ställa klockorna tillbaks med en timme. På det sättet fick jag en vaktimme extra!



Nordsjön tar emot oss med ett litet förebud av vad som skall komma de närmaste dagarna.

En lördagskväll som denna fanns underhållning ombord. En filmduk riggades upp och vid tre föreställningar gavs Mannen i regnrocken. TV finns också ombord, men den går bara att använda när vi är mycket nära land.

På söndagen hade stormen tagit i på allvar. Älvsrabben liknade ett nötskal, som kastades fram och tillbaka i de tio meter höga vågorna. Det knakade och smällde i plåtarna och det var nästan omöjligt att hålla sig upprätt. Hela fören begravdes i sjöarna och ankaret lyftes högt upp av vattenmassorna. När fartyget sedan rätade upp sig föll ankaret med ett brak mot fartygssidan. Skulle skrovet stå emot dessa slag från vår egen jättehammare? Vårt stora örlogsfartyg kändes plötsligt väldigt litet och vi insåg med fasa att den Östersjö vi var vana vid bara var en liten ankdamm i jämförelse med de stora haven.

I byssor och mässar rasade tallrikstravar och blandade sig med kullvräktastolar och bord till en enda röra. Den annars så livligt trafikerade Engelska kanalen tycktes nästan tom. Endast en och annan stor tanker dök upp ur diset.

Vi passerar nu något som mycket sällan syns, meddelade vakthavande officeren i högtalaren. När alla i ilfart hämtat sina kameror fortsatte han: Det var nollmeridianen som passerades!

På eftermiddagen var läget betänkligt. Trots att maskinen hela tiden gick för full fart framåt var vår framfart lika med noll. Stundtals drev vi bakåt och blev satta ur kurs. Tidvattenströmmarna kom dock efter några timmar till vår hjälp och gjorde att vi under natten kunde tvinga oss framåt igen. Bretagnes hotfulla klippkust var då skrämmande nära. Det var beräknat att vi skulle nå Ile d'Ouessant, den franska fyr som markerar slutet på Engelska kanalen och början på Biscaya klockan 24 på måndagsnatten, men först klockan 02 syntes ljusen från fyren. Vi var nu på tröskeln till den fruktade Biscaya-bukten. Det hade endast mojnats obetydligt och rykten cirkulerade om ännu värre vindar på vår kurs. Kunde det bli värre? Vi kunde nu förstå alla gamla sjömäns skräck för Biscaya, att kämpa för att hålla de stora segelfartygen på rätt köl i dessa stormdrabbade vatten måste ha varit en mardröm för gångna tiders tappra sjöfarare.



Denna syn mötte mig vid ett senare besök vid Bretagnes klippkust. Jag insåg då att vår oro inte varit obefogad!

Ännu en dag rasade stormen. När vi på onsdagsmorgonen såg en glödande sol vid horisonten greps vi av en stor känsla av lättnad. De fyra stormdygnen hade tagit hårt på våra krafter, efter att ha kastats hit och dit dygn efter dygn kunde vi plötsligt stå på våra ben utan att krampaktigt hålla oss fast någonstans. Solen var vackrare än någonsin. Alla skrattade och skämtade och nu kunde vi för första gången ta fram sextanterna och ta solhöjder. Farten hade återigen ökat till maximala 13 knop och redan på eftermiddagen siktades den berömda fyren Cap Finistere vid Spaniens nordvästra hörn.

Porten till paradiset

Det vackra vädret höll nu i sig och de närmaste dagarna förlöpte med vaktjänstgöring, lektioner och arbetsuppgifter. På fredagen lade vi oss stilla 150 distansminuter (c:a 25 mil) norr om Madeira för skjutövningar. Omkring 5000 skott rasslade iväg mot två bojar som vi hade lagt ut på 1000 meters avstånd från fartyget.

Med full fart stävade vi sedan genom den ljumma Afrikanatten och på morgonen reste sig den klippiga ön som en hägring ur havet. Molnslöjor täckte den 1.200 meter höga toppen. Vi gick under några timmars tid runt öns kuster för att titta på den, men när vi kommit till sydspetsen, där staden Funchals vita hus gnistrade i solen, styrde vi ut i Atlanten med Las Palmas som mål. Förvisso hade vi gärna satt våra fötter på denna paradisös fasta mark för att stabilisera våra omskakade balanssinnen efter Biscayas hårdföra presentation, men sydligare mål väntade så vi fick tillfälligt glömma denna omskrivna rest av det som kanske varit det sjunkna Atlantis.



Efter stormdygnen på Biscaya väntar Sydatlantens lugna vatten och Madeira dyker upp som en hägring...

När vi nästa morgon siktade Kanarieöarna var det inte Gran Canaria som låg framför oss utan ön Palma. Utanför dess största stad, Santa Cruz, ankrade vi upp två dagar för att snygga upp fartyget efter våra tidigare strapatser.

Klockan 9 på morgonen den 26 november dånade 21 kanonskott ute på Las Palmas redd, sakta och majestätiskt gled det svenska minfartyget in mot hamnen och saluterade mottagningskommittén. Vi hade nått vår första hamn och Spanien var nu värdland för ett svenskt örlogsbesök.

När ett örlogsfartyg gör ett utlandsbesök är det alltid en viss ritual som följs. Så skedde alltså när vi nu gick in till Las Palmas. På kajen stod Sveriges konsul, Louis Gracia, tillsammans med representanter för Spaniens flotta. Sedan dessa varit ombord på visit, var det vår fartygschef, kommandörkapten Alf Berggrens tur att göra visit hos ögruppens sjö-, land- och flygstridskrafter samt återvisit hos konsuln. Lite senare återgäldade dessa herrar chefens besök. Detta innebar mycket jobb för vaktkvarteret, som sätter musköteri och fallrepspojkar. Musköteri betyder att en paradstyrka marscherar fram och skyldrar gevär när en honoratiore går ombord eller lämnar fartyget. Fallrepspojarna står vakt vid landgången och blåser i sin visselpipa när gästerna anländer och passerar för att uppmärksamma vakthavande officer. Den tredje dagen har fartyget stor mottagning för omkring 150 gäster. Dessemellan brukar värdarna ordna någon form av mottagning för fartygets dignitärer, dit ofta officersaspiranterna räknas.



Första landstigningen för aspiranterna i den nya tropikuniformen. Permission väntar i Las Palmas.

Gran Canaria är i hög grad de svenska resebyråernas ö. när man går omkring i Las Palmas ser man överallt deras reklamaffischer, skrivna på svenska. Det var därför naturligt att många rundresor och sightseeingturer spikades upp på våra anslagstavlor. Under sakkunnig ledning blev vi följaktligen visade det mesta av ön. Vi gjorde rundturer på öns norra sida, där staden Arucas utgör ett centrum för de vidsträckta bananodlingarna, besåg de bördiga markerna där och gladdes åt den eviga vårens röda, prunkande blodrosor. Men även öns södra sida fick påhälsning. Vi imponerades där av bergens mäktiga, skarpa konturer ovanför det ökenartade landskapet, badade och solade oss på Maspalomas med vinden överförda Sahara-sand och tittade på de importerade kamelerna, som här passade väl in i miljön.



Aspirant Stolpe beundrar blodrosorna, numera våra julblommor. Den bördiga Arucas-dalen på norra delen av ön står i skarp kontrast mot Maspalomas ökenområde i söder. Polisen mitt i gatan har inte mycket att göra, än har turismen inte nått till denna fridfulla idyll på Palma.

En kväll tillbringade vi med att se och höra kanariska folkdanser. Den säregna musik som spelas här gjorde starkt intryck på de flesta av oss, så när vi så småningom återvände till fartyget hade många inspelningar med sig.

Sista dagen fick biluthyrningsfirmorna släppa till alla sina resurser, för då ville de flesta ut på egen hand. Många kanariebor gjorde stora ögon när klungor av sportbilar dånade förbi på landsvägarna. Det kostar här 500 pesetas, c:a 43 kronor, att hyra en bil under ett dygn. Detta pris inkluderar allt under 10 mils körning. Vi kom således ifrån det hela utan någon större kassabrist.

Lördagen den 30 november var det dags att skiljas från den trygga kajen igen. Solen, som denna dagen var alldeles ensam på himmelen, närmade sig sin högsta höjd när wire efter wire släppte sitt tag och plumsade ner i vattnet. En bogserbåt drog och slet. Ett sista avsked togs av några spanska örlogsfartyg och så, innan någon egentligen hunnit fatta det, var vi åter ute på havet!

Mitt första postställe var i utkikens torn, högst upp i fartyget. Gran Canaria visade nu sitt vackraste ansikte och till och med öknen på öns sydsida såg inbjudande ut. Vi svängde ner runt ön på samma sätt som Columbus en gång gjort och strax såg jag fyren Maspalomas försvinna bortom horisonten. Teneriffas pik tittade för ett ögonblick fram bakom några molntappar och så var vi ensamma igen.

Trodde vi. Ett glatt rop framifrån backen förkunnade dock att ett stim delfiner hade slagit följe med oss. Under några minuter beundrade vi d c:a två meter långa, smäckra vattendjuret när

de lekte under vår bog. På avstånd skulle man kunna ta dem för hajar när deras trekantiga ryggfena skar vattenytan. Deras karakteristiska nos och den horisontella stjärtfenan skingrade dock alla tvivel.



En lång resa över Atlanten väntar, så till grönsakshandlarnas glädje fylls nu alla förråd med frukt och grönt!

Snart lämnade de oss emellertid och signalen ”Klart skepp” fick oss snart på andra tankar. Vi rusade till våra drabbningsplatser för att påbörja den vapenkontroll som görs efter varje hamnbesök. När man går till havs gäller det att ha ett stridsdugligt fartyg. Allt måste fungera. Under några timmar snurrade alltså våra kanoner runt och många oskyldiga fartyg fick tjänstgöra som siktmål. Men i de tunga eldrörens skugga glimrade då och då något till nere bland vågorna. Någon påstod att han hade sett svalor flyga utefter vattenytan. Så kom då den flygfisk som bekräftade våra aningar. Vi skrattade mycket åt dessa makrill-liknande fiskar, när de flaxade iväg på sina förstörade, vingliknande bröstfenor. De tog sats just under vattenytan, slog några slag med ”vingarna” och segelflög sedan sträckor upp till 50 meter innan de åter försvann ner i sitt rätta element.

Innan skymningen ”brassade” vi klockan och var nu två timmar före svensk tid.

I Columbus kölvatten

Det var härliga dagar som nu följde. Vi skulle gå i Columbus kölvatten tvärs över Atlanten, för att slutligen angöra någon västindisk ö. Därefter skulle vi gå in till Caracas i Venezuela, om de politiska stormarna där lade sig. Solen lös på oss hela dagarna och gjorde fartyget till en verklig bastu. Lufttemperaturen var nu 30 grader och i vattnet visade termometern 26 – 27 grader. Inne i fartyget var det nästan olidligt hett. Svetten rann ständigt på våra kroppar och

några av oss fick krypa till kojs, skakande av frossa. Lektionerna flyttades från mindurkarna, som normalt tjänstgjorde också som skolsalar, till en luftigare plats uppe på däck. Många valde att också sova där.

På kvällen den 2 december hände något som kocken gått och väntat på ända sedan vi lämnade Las Palmas. På däck låg den första vilsekomna flygfisken och sprattlade. Föga anade den stackars fisken att hans flygtur skulle sluta i grytan. Enligt traditionen tillagades den nära 50 cm långa fisken och serverades fartygschefen. Denne lät senare tillkännage sin belåtenhet med rätten och meddelade att den smakade makrill. Innan vi nådde Sydamerika skulle vi få fler besök av de verkliga ”höjdflygarna”, som under nätterna har mycket svårt att upptäcka fartyg i sin väg. Ett bekvämare fiske är det svårt att tänka sig än att gå morgonpromenaden på däck och plocka upp landade fiskar.



Rengöring ingår i den dagliga rutinen. Till höger fartygschefen Alf Berggren på bryggan.

Tack vare klimatet blev vakttjänstgöringen nu åtskilligt behagligare. Under de hemma så påfrestande nattörnarna, kunde vi nu stå i den ljumma brisen och beundra en sprakande stjärnhimmel ovanför oss. Frånvaron av störande ljus från bebyggelse och fordon gör den stjärnhimmel man kan se långt ute till havs i det tropiska mörkret till ett verkligt skådespel. Rakt upp, lite nedanför Pegasus kvadrat, gnistrade Jupiter och så snart solen gått ner tändes Venus föröver. I söder började en annorlunda stjärnhimmel än den vi är vana att se hemma, resa sig över horisonten. När gryningen kom speglade sig Södra Korset i vattenytan.

Det var här, mitt ute på Atlanten, som jag tog min första maskinvakt. Klockan var 00.00 när jag steg ner i det som all däckspersonal med självaktning måste kalla för helvetet. Oljudet är öronbedövande och hettan skulle passa bättre i en bastu. Men man imponeras av den väldiga

maskinen, som med sina 9 cylindrar utvecklar 3.000 hästkrafter. Två däck har fått släppa till var sitt stort hål för att maskinen skall få plats. Via en axel, som går i en lång tunnel, drivs propellern. Denna väger 5 ton. I tunneln kan man krypa in och svalka sig, om hettan i maskinrummet skulle bli för svår. Plåtarna där ligger nämligen i behaglig kontakt med havet utanför, de 30 grader man kan njuta av där känns som en semester på Grönland i jämförelse. Efter att i 4 timmar ha smort maskinen och torkat läckande olja, var det en underbar känsla att åter komma ut i friska luften. Dånet därnere ekade ännu i öronen, men så småningom tog det rogivande ljudet från porlande vatten över. Borta i byssan stod bagarna och bakade bullar, så jag gick dit och tiggde med gott resultat. Mätt och belåten gick jag sedan ner och bingade till utpurningen klockan 7.



Luftvärnskanonerna får dundra iväg sina projektiler ut över Atlantens lyckligtvis tomma yta.

Det blev bråda tider för oss aspiranter nu när vi närmade oss Sydamerika. I Caracas skulle vi nämligen lämna in var sin bestickjournal, innehållande stjärn-, sol- och planethöjder samt lägesbestämningar och kompasskontroller. Det stod därför täta klungor uppe på bryggan när gryning och skymning kom. I allas händer fanns en sextant, det instrument som man mäter en himlakropp's höjd över vattenytan med. Någon lön för vår möda fick vi, genom att vi ofta fick bevittna de magnifika solnedgångarna. Här ute på havet finns ingenting som kan dölja eller skymma den enastående färgprakten. Den från början blå himmelen blev först klart gul, sedan orange och övergick slutligen från en starkt röd färg till en violett, som sedan blev allt mörkare.

Fredagen den 6 december siktade vi på förmiddagen ett segel vid horisonten. När vi hunnit upp den enda båt vi mött sedan Las Palmas var vår reling helt kantad av kamerautrustade sjömän. Ut om babord låg en svart, hemmagjord seglare med ett stort råsegel, som drog väl i den friska brisen. I toppen vajade den engelska flaggan och från råseglet grinade huvudet av en gudabild. Vi utbytte hälsningar med de skäggiga äventyrarna, lät sirenen ljuda och såg dem snart försvinna akteröver.



Segel vid horisonten! Enda fartyget vi såg under hela passagen över Atlanten. Nedan lektioner i det fria. Havets fantastiska blå färg upphörde aldrig att fascinera oss.



Något annat fartyg mötte vi inte förrän vi siktade land. Dessförinnan hann lördagen, under vilken vi startade vår glassmaskin, och söndagen, då vi uppmätte 33 grader i luften och 28 grader i vattnet, passera. Klockan var 12 måndagen den 9 december, när ön Barbados dök upp vid horisonten. Efter 12 dagars överfart hade vi lagt Atlanten bakom oss. Förvisso tog det längre tid för Columbus i de loja, men stabila västvindarna. Funderade han någonsin över hur

han skulle komma tillbaks till Europa, när vindarna konstant blåser mot väster – mot världens ände? Eller visste han mer än vad vi tror?



Med god fart på väg mot Barbados!

Utanför Barbados lade vi oss stilla för att använda eftermiddagen till skjutningar. En grå silhuett var allt som ön rörde för våra långtansfulla blickar. Efter skjutningen gick vi vidare och nya öar skulle istället dyka upp framför oss.

När vi vaknade nästa morgon låg vi och guppade mellan de brittiska öarna S:t Lucia och S:t Vincent. Längre bort skymtade den franska ön Martinique. Men inte heller här skulle vi få gå iland. Styrbords vakt lät våra båda 40 mm automatkanoner dundra ut över vattnet och fullföljde därmed de skjutningar vi påbörjat utanför Barbados.

Vi andra kunde då och då roa oss med att studera de båda 3 meter långa hajar som här gjorde oss den äran. Med loja rörelser simmade de omkring och undersökte noga det avskräde som vi lät gå överbord. Deras grågröna kroppar avtecknade sig tydligt i vattnet. Små, tvärrandiga lotsfiskar följde troget sina stora beskyddare.

När en av hajarna öppnade sina käftar för att hugga tag i en låda, försvann allas badlust som genom ett trollslag. Vi var glada att vi stod där vi stod, högt uppe på backen och på ett betryggande avstånd. Fram emot eftermiddagen försvann dock våra gäster. Själva satte vi åter fart, för att under ännu en natt klyva Karibiska havets böljor.

När solen gick upp nästa morgon lät den sina värmande strålar falla över den av Harry Belafonte ombesjungna "Island in the sun". Framför oss låg paradisön Bequia Island och vi var inte sena att äntligen låta ankaret falla. Efter att ha trampat däck i 14 dagar skulle vi nu få en rekreationsdag. Under eftermiddagen var det babords vakt som fick gå iland och göra de

första bekantskaperna med öns invånare. Dessa gick även till utseendet att härleda till Harry Belafonte och vi fick ett mycket vänligt mottagande. Man bodde mestadels i hyddor upphöjda på pålar, men här och där kunde man se bostäder i form av några ihopsjikade träskjul. Fiske verkade vara huvudnäringen.



*Förundrade öbor betraktar den långväga gästen som ankrat upp i bukten. Bequia Island.
Nedan fiskare i arbete med sina nät och en typisk bostad i all sin enkelhet.*



Större delen av vår vistelse på ön tillbringade vi på den vita sandstrand som sträckte sig runt den vik, Admiralty Bay, i vilken vi hade ankrat. Över våra huvuden vajade kokospalmer och vi gjorde många försök att hämta ner deras frukter. Några kröntes med framgång, så en del sjömän sågs kämpa förtvivlat med att knäcka kokosnötter, en näst intill omöjlig uppgift. Vi andra svalkade oss i det salta vattnet och många dök efter snäckor och koraller.

Undan för undan hade allt fler öbor samlats vid vårt utbackningsställe, som bestod av två tunnor saft och några lådor bullar och kex. När vi så småningom ansåg oss ha fått nog gav högbåtsman Johansson ett tecken därom. Genast utbröt den värsta kalabalik jag någonsin sett. Alla öbor slängde sig i en enda stor hög över maten. Gammal slogs med ung, barn slogs med sina föräldrar. Det hela slutade dock med att de flesta smög sig bort med sin beskärda del, nöjda och belåtna.



Dags för fest på stranden. Förväntansfulla öbor väntar på bullar från Skandinavien! Ett stort båtbygge pågick på den övre stranden. Hur man tänkt sjösätta detta kunde vi inte förstå, utan tog ett bad istället.



Nästa dags förmiddag var det styrbords vakts tur att uppleva samma sak och sedan chefen mottagit byns representanter, lättade vi ankar och satte kurs mot Isla Margarita, en ö alldeles utanför Venezuelas kust och inte långt från Caracas.

På väg dit inföll fredagen den 13 december. Klockan 6 på morgonen gick således vår vackra Lucia, fänrik Göran Oljeqvist, och några likaledes mycket vackra stjärngossar runt fartyget och bjöd på kaffe och lussekatter. Stämningen var närvarande och humöret likaså, så Luciafirandet blev uppskattat. Dagen innan hade vi mottagit en hälsning från Sveriges riktiga Lucia, vilken återgäldades av vår egen, kanske ändå inte riktigt lika vackra motsvarighet. Under eftermiddagen anlände vi så till Isla Margarita. Innan vi gick in och ankrade upp provsköt vi alla kanoner, så det small ordentligt. De lustiga fregattfåglarna som segelflög utefter vattenytan lät sig dock inte skrämmas, utan vi kunde på nära håll se deras långa näbbar och tudelade stjärtar. Utanför denna ö låg vi över lördagen och söndagen och snyggade upp fartyget lite. Vi hann också med att sätta livbåtarna i sjön för att segla, ett ändamål som dessa stadiga båtar är ypperliga till. Klockan 17 på söndagen var det dock dags att ta loss på ankarkättingen igen. Nere i mindurkarna sattspiranterna och jobbade med sina bestickjournaler. Nu gick all fritid åt. Caracas närmade sig!



Vid kaj i La Guaira. Till höger får sig aspiranten Krabbe en öl innan kvällens utsvävningar börjar.

På morgonen den 16 december ekade de 21 kanonskotten ut över Caracas hamnstad La Guaira och svarssaluten kom omedelbart från Escuela Naval. En smutsig pelikan flaxade över vår skorsten när vi svängde in bakom pirarna, en bogserbåt stänkade och drog och så var vi förtöjda! Vårt andra officiella örlogsbesök kunde börja.

Sydamerika

När vi hade förtöjt i La Guaira hade jag äran att som förste man beträda Venezuelas mark, då jag skulle gå som post vid landgången. På kajen stod en välkomstkommitté bestående av representanter från Venezuelas flotta och myndigheter samt tolkar. Där fanns också Sveriges konsul i La Guaira, señor Wallis och ambassadsekreterare Ekholm från Caracas.

Sedan följde de sedvanliga visiterna och återvisiterna hos bl.a. vår ambassadör i Caracas, Knut Örenström, och chefen för venezuelanska marinen, konteramiral Sosa Rios. Första dagen, måndagen den 16 december, förflöt alltså i förbindlighetens tecken. Det är också en av våra uppgifter på långresan att sprida ”good will” för Sverige.

Klockan hade hunnit bli två på natten, när jag åter stod som post på kajen. Sällskap hade jag gott om. I järnvägsspåren krälade stora kackerlackor och välgödda råttor sprang ikapp utefter kajkanten. Jag sände en tacksam tanke till de stora trattformade råttskydden på förtöjningswirarna, men kunde inte låta bli att oroas för de, på grund av värmen, öppna ventilerna. Råttorna, som mätte uppåt 30 cm utan svans, lät sig inte skrämmas utan propsade med blottade tänder på att få passera landgången. Först efter mina upprepade utfall med bajonetten kom råttorna på andra tankar. Även några skabbiga byrackor var framme och nosade och tittade på mig med sina stora, gula ögon. Inne i staden lös ett sprakande fyrverkeri upp mot himmeln.



Caracas sett från ovan, en tårta med ett höghuscentra i mitten och slumområden runt omkring.

Till miljonstaden Caracas kommer man från La Guaira efter en c:a 20 minuter lång bilfärd på en magnifik 6-filig motorväg. Denna stiger på de 17 kilometrarna 1000 meter och går ömsom genom berget i långa tunnlar, ömsom över djupa raviner på stora broar. Blandningen av sådana storslagna projekt och den utbredda fattigdomen i ytterområdenas kåkstäder är det

mest karakteristiska för dagens Caracas. Venezuela är ett land som genom sina nyfunna mineral- och råvarutillgångar plötsligt har fått mycket pengar. Härigenom har två olika befolkningsskikt, rika och fattiga i dess yttersta bemärkelse, utkristalliserats. Statstjänare och militär hör definitivt hemma i den första gruppen. Ofta ser man hypermoderna administrationsbyggnader mitt i fattigkvarteren. Regimen, under president Betancourt, är dock liberalt lagd och en utjämning planeras på längre sikt. Hur lång tid detta kommer att ta kan man dock fråga sig. Caracas fashionabla stadscentrum omges ytterst av ett brett bälte av "squatters", slumbebyggelse med enkla kartong- och plåtskjul på ockuperad mark. När man går omkring i Caracas förundras man över den kaotiska blandning av spanskt och amerikanskt, som är kännetecknande för många sydamerikanska storstäder. Amerikansk materiel utsätts för spanskt temperament och resultatet blir något som man måste le åt. De flesta bilarna här, alltid äldre bedagade amerikanska modeller, är i det närmaste halvkvaddade och bussarna hålls ihop med ståltråd o. dyl. Antingen är det för dyrt att reparera eller så anser man att det är meningslöst, då man i Caracas kaotiska trafik genast får nya skador.



Turerna med linbanan var ett obligatoriskt nöje för de flesta, även om förtroendet för sydamerikansk teknik var på en låg nivå. Med hjärtat i halsgropen svävade man ibland hundratals meter över marken.

Till Caracas sevärdheter hör en linbana, som går från staden upp till toppen på den bergskedja, som skiljer Caracas från havet. Utsikten från toppen, som är 2100 meter hög, är fantastisk. På ena sidan, 1000 meter längre ner, har man staden för sina fötter. Vänder man sig om kan man blicka ner på det klarblå havet på den andra sidan, 2000 meter under sig. På toppens högsta punkt ligger ett hotell, för den som behöver tid för att ta in panoramat.

Men vi hade även andra nöjen än att se på sevärdheter. Den tredje dagen hade vi party ombord för särskilt inbjudna, till största delen svenska kolonin samt höga militärer. Ambassaden hade i gengäld mottagning för oss och Svenska Föreningen hann också med att ge ett party på en exklusiv klubb med småbåtshamn och alla faciliteter. I Caracas spelade vi fotboll. Älvsnabben förlorade med 2-3 mot Caracas Sport Club, men kompenserades genom att klubben bjöd på middag och ställde tennisplaner till vårt förfogande. En swimming-pool kunde vi också glädja oss åt. Detta bildade finalen för vårt besök i Caracas, så när morgonen grydde fredagen den 20 december hade vi redan lagt undan våra vita permissionskläder. Redan tre dagar senare skulle vi dock få ta fram dem igen.



Jul i sjörövarvatten

Meningen var att vi skulle fira jul i hamn, så när vi gled ut från La Guaira var det bara för en kort sjötur. Medan de sedvanliga vapenkontrollerna pågick styrde vi västvärt utefter Venezuelas kust och upp mot Curacao.

Vi var tacksamma över att på detta sätt få vila ut över lördag och söndag, fjärran från städernas damm och smuts. Större delen av besättningen tillbringade dessa dagar med att sova. Vaktjänstgöringen måste dock skötas, men det var utan någon större entusiasm som vi steg upp, ibland mitt i natten, för att förfånga posterna.

Trots detta var det fullsatt när lördagskvällens bioföreställning på halvdäck skulle ta sin början. Filmduken svajade lojt i den ljumma kvällsbrisen och ovanför gnistrade stjärnhimlen ikapp med ljusen inifrån Curacao. Plötsligt hördes ett surrande från projektorn och ”Doktorn är här” syntes på duken, en komedi spelades upp. Vi väntade tålmodigt medan maskinisten bytte rulle efter rulle och när den sjätte och sista snurrat färdigt, var det dags för mig att gå ner och städa i mässen för eldrund.

Eldrunden är en kvarleva från de gamla segelfartygen, då man på kvällen gick runt för att kontrollera att inga ljus stod och brann. I våra dagar har den övergått till att bli en rengöringsinspektion. Det skall vara snyggt i fartyget när man törnar in.

När kvällen kom låg vi utanför Colombias kust och gick för halv fart mot den gamla sjörövarstaden Cartagena. På måndag morgon skulle vi enligt färdplanen gå in där och då vi redan låg i Magdalenaflodens dyiga mynningsvatten, hade vi gott om tid.

Det var vindstilla och sjön låg spegelblank när solen nästa morgon arbetade sig upp över Colombias bergskammar. Ett gytter av kanoter med urbefolkning markerade var det sund fanns, som vi skulle gå in igenom för att nå fram till Cartagenas hamn. Denna ligger på stadens ”baksida” och är väl skyddad.



De två gamla sjörövarforten som bevakar inloppet till Cartagenas inre hamn.

Vi gick in i det smala sundet och fann oss med ens mitt emellan två starka fort från sextonhundratalet. De var naturligtvis för länge sedan övergivna, men deras skönhet, där de speglade sig i vattnet under palmernas skugga, fick oss att bara stå och gapa. Det var inte svårt att föreställa sig sjörövare, vilt kämpande, på de vita murarna.

Bakom sundet öppnade sig en stor vik och utefter dess norra strand bredde den lilla staden Cartagena ut sig. I dess mitt dominerade borgen S:t Felipe, en gigantisk befästning som uppfördes av spanjorerna på 1600-talet, sina omgivningar.

Som vi brukar när vi närmar oss en hamn, satte vi de båda tiohuggarna i sjön och den här gången var jag bland dem som fick ro. Älvsnabben avlägsnade sig snabbt och medan vi rodde så svetten lackade, hörde vi salutkanonerna dåna inne på redde. När vi kom fram till fartyget hade det legat förtöjt i drygt en timme.

Efter att under dagen ha besett den gamla staden och dansat på ett party hos Colombias Sjökrigsskola, var vi så mogna för tisdagen den 24 december. Julafton här nere, bland palmer och i pressande värme! Vi var alla spända på hur det skulle gå.



Älvsnabben anländer till Cartagenas hamn. Till höger gamla staden med sin borg och inloppets bastioner.

Förmiddagen användes till julpyntning av fartyget. Julgranarna togs fram och kläddes, girlander hängdes upp och väggbonade med motiv från ett vintrigt Sverige trollades fram. Många aspiranter fick dock till allmän förtrytelse istället ta sitt gevär och gå iland på kajen för vapenexercis.

Vid 17-tiden gjordes samling på livbåtsdäck för julbön. Efter denna inledning på julfirandet, gick var och en ner till sin mäss, där det kvartersvis var uppdukat för en riktig julmiddag. Skinka, sillsalat, julkorv, grislefötter, gröt m.m. försvann i mängder ner i våra magar. Julklappar delades ut och när vi vid 20.30-tiden samlades på däck, var det för att ta del av "alle mans extra". Nötter, fikon, russin och annat julgott fick strykande åtgång och kannan med glögg visade snart sin botten. Julhumöret var på toppen. Glömnda var alla palmer och istället gnistrade julgranarna, inne och ute.

Som en final hade fartygspastorn undrehållning på däck. När klockan visade 24 hade lugnet åter lagt sig. Självs skulle jag, eftersom jag hörde till vaktkvarteret, gå post mellan klockan 00 och 04, så jag fick tvinga mig att hålla mig vaken ytterligare fyra timmar. När jag gick av min vakt var det snart dags för julotta, men jag orkade inte hålla mig uppe längre.

När juldagen hade grytt var julen redan över för oss ombord. Vi återgick nu till det normala livet här nere och de återstående dagarna fram till den 28:e tillbringade vi med att bada, sola och vila.



Jullunchen intas i mindurken. Nedan framför aspirantorkestern julsånger. Aspirant Krabbe till höger!





Cartagenas spanskinspirerade centrumområde, till höger den rosa barock-katedralen.

Genom Panama-kanalen till Stilla Havet

Lördagen den 28 december var det alltså dags att åter andas den svala, friska havsluften. Under den alltid lika strålande solen utförde vi vapenkontrollerna och medan vi satte kurs på

Panama-kanalen gick vi ner för att städa ut julen ordentligt. Julgranen blev brutalt slängd över bord och allt som hade med julen att göra stuvades undan.

Redan nästa morgon syntes den gråa siluett vid horisonten som skulle markera Panamas bergiga landskap. Bara några timmar senare rasslade ankarkättingen ut och vi och vi låg stilla bakom Colons skyddande pirar. Klockan 14 skulle vi få gå in i de tre Goatunslussarna, vilka lyfter fartygen 26 meter över havets nivå. När de nordgående fartygen hade tagit sig ner till havets nivå och försvunnit ut i Karibiska sjön, var det så vår tur att försvinna in bakom slussportarna. Fyra elektriska lok, så kallade mulor, fångade upp våra wirar och höll oss på plats medan vattnet sjöd och bubblade under oss. Steg för steg lyftes vi upp, allt medan mulorna drog och manövrerade vårt fartyg med utomordentlig precision. Snart öppnade sig Goatunsjön framför oss och vi satte fart in mot djungeln. Denna sjö är nämligen konstgjord och utgörs av en vattenfylld dalgång, i vars botten en gång floden Chagres skar sin fåra. De högsta topparna har så blivit prunkande, tropiska öar och det är en fantastisk arkipelag man kryssar fram igenom. Här och där står ensamma träd i vattnet och sträcker sina grenar mot skyn i protest. Den största ön, Barro Colorado Island, är förvandlad till naturreservat och där trängs många sällsynta djur. Det enda djur vi själva såg under vår passage var dock en alligator, som låg och slöade vid strandkanten.

Kontrasten blir total när vi plötsligt möter en 30.000-tonnare i den smala farleden mellan trädstammarna!



De imponerande Gatunslussarna tar emot oss. Mulorna står beredda att ta emot våra wirar.

Nästa avsnitt av Panama-kanalen är Goillard-rännan. Denna ränna, som skär djupt ner i det lösa berget, sägs ha kostat mer arbete än hela den övriga kanalen. Ras på ras dödade massor av människor och en minnestavla finns rest på platsen.

Så småningom närmade vi oss Pedro Miguel-slussen, som skulle föra oss det första steget ner mot Stilla Havets nivå. Mörkret hade redan fallit, men en klargul fullmåne gjorde att vi utan svårighet kunde iaktta de skickliga mulförarna när de hanterade sina fordon. En halvtimme senare var vi inne i den första av de två sista Miraflores-slussarna.

När vi slutligen såg ljusen från Panama City glimma utefter kusten, hade vi tillbringat åtta timmar i kanal. Vi lämnade av lotsen och satte full fart ut genom Panama-bukten, Stilla Havet bredde nu ut sina ofantliga vattenmassor framför oss. Det märkliga med färden genom kanalen är man egentligen färdas från väster mot öster när man går från Karibiska sjön till Stilla Havet, genom den krok som den Centralamerikanska landtungan gör i detta avsnitt. Vi hade alltså förflyttat oss närmare Sverige och var nu angelägna om att räta ut denna S-kurva genom full fart västerut!



Mulorna åker berg- och dalbana mellan slussnivåerna. Många nyfikna aspiranter ville följa den förändrade utsikten från ändlöst hav till prunkande djungel!

Medan vi stävade ut mot horisonten i väster, blev vi gång på gång påmindna om att vi fortfarande befann oss i Panamas hajrika vatten. Den trekantiga fenan skar ofta den lugna vattenytan, men sedan den första nyfikenheten lagt sig bekymrade vi oss inte mer om de glupska djuren.

Vi hade trevligare saker att tänka på. Tisdagen den 31 december grydde och med den startade förberedelserna för nyårsafton. För oss innebar nyårsfirandet ett dubbelfirande, då vi vid detta tillfälle följde den svenska tiden. Klockan var 17.30 när pastor Ridderstedt inledde sin nyårsbön. Detta skedde på fartygets radio, då utanför regnet för första gången sedan vi lämnade Sverige föll i strida strömmar. Klockan 17.57 lästes Tegnér's dikt "Det eviga" upp i radion och klockan 18, samtidigt som klockorna slog 12 slag i Sverige, slogs 16 glas på skeppsklockan – 8 för det gamla året och 8 för det nya. Sedan år 1964 på detta sätt förklarats påbörjat, 6 timmar före ordinarie skeppstid, gick vi ner för att äta nyårsmiddagen.

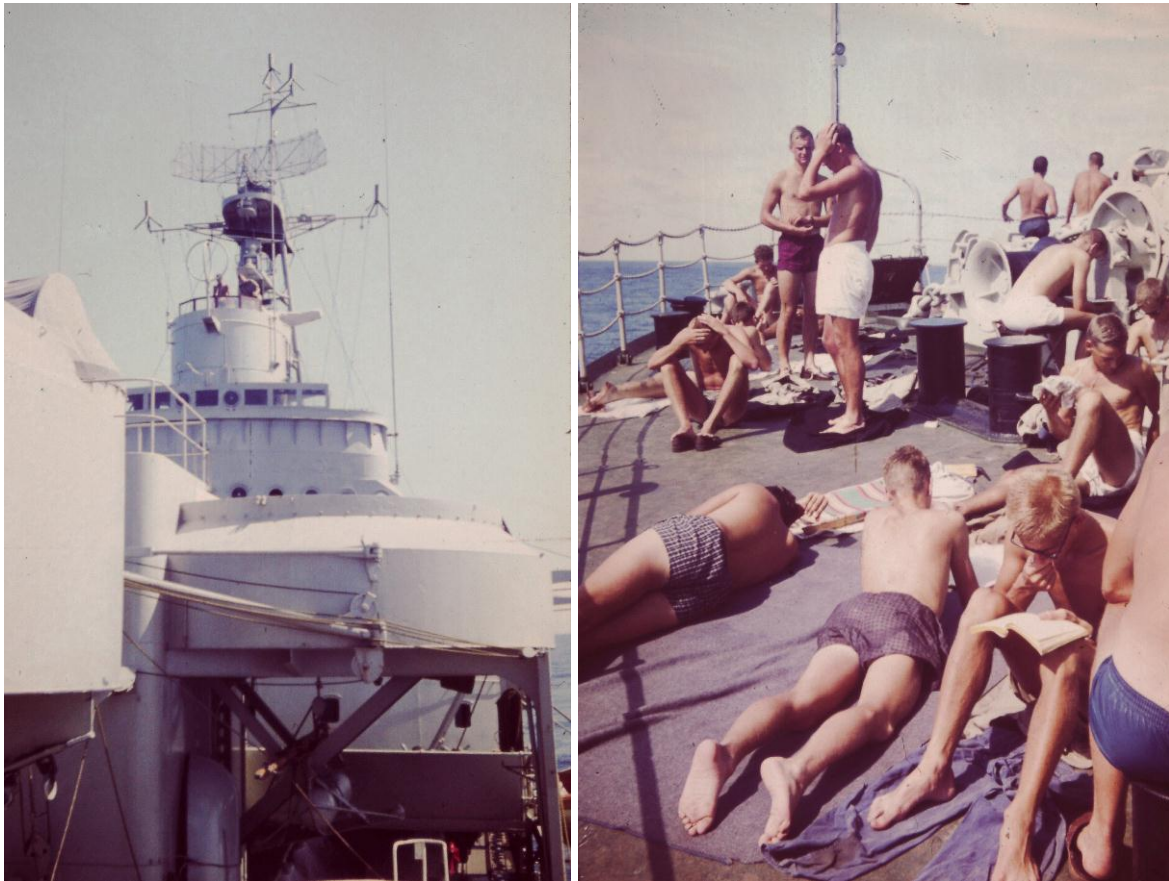
Kött, vin, glass och jordgubbssylt stod på borden och vi var inte sena att gripa oss verket an. Sedan vi ätit oss mätta och belåtna samlades vi på livbåtsdäck för skeppsafton under pastorns ledning. Till vår glädje hade det slutat att regna, så när det ena spexet avlöste det andra på scenen kunde vi skratta ohämmat. Kvällen gick under u.p.a. – det vill säga utan personligt ansvar, så befälet fick ta emot många beska salvor. Så blev klockan 24 och det nya året hade börjat även i de länder som låg någonstans under horisonten i öster – Panama, Costa Rica, Honduras, Salvador och Guatemala.



Manuell nödstyrning testas från den i aktern placerade dubbelratten – styrning på segelfartygens vis!

Denna del av Stilla Havet hör till världens absolut fiskrikaste vatten. Under de dagar vi låg här hade vi följaktligen mycket att se på. Hajar kom ofta smygande utefter vattenytan för att leta efter avskräde och havssköldpaddor guppade då och då förbi. Djävulsrockor simmade

omkring nere i djupet, men vågade sig bara någon enstaka gång upp för att hälsa på oss. Desto oftare kunde vi beundra delfinerna som i stora stim skar vår kurslinje. De lekfullaste gjorde stora hopp upp i luften och surfade lättjefullt under vår stäv, medan andra tog tillfället i akt för att klia ryggen mot fartygsplåtarna. Många gånger kunde vi se vattenkaskaderna från valar, som låg vid vattenytan och blåste.



Till vänster utkiken i arbete. De flesta hade dock gott om tid även för avkoppling på vår egen "playa".

Mot Nordamerika

Vi hade hela tiden gått nordvästvärt och således följt Centralamerikas kust. Det land som skulle svara för värdskapet vid vårt nästa hamnbesök var Mexico och hamnen i fråga hette Acapulco. Det var inte många av oss som från början visste något om denna plats, men så småningom hade det gått upp för oss vad det var – Acapulco, semesterparadis och Mexicos riviera! Lyxhotellens stad! De rika mexikanarnas och många filmstjärnors tillhåll i solen. Våra förväntningar stod alltså på topp när vi morgonen den 7 januari såg inloppet till den skyddade vik, som hyser staden, skymta långt borta vid kusten.

Sedan salut avgivits och Base Naval låtit sina kanoner ljuda som svar, ankrade vi upp i viken. Staden har nämligen bara en kort fiske- och lastkaj, som för tillfället var upptagen. Resten av viken är kantad av bländande vit sandstrand.

Efter att ha varit iland och shoppat den första dagen fick vi på kvällen se en glimt av amerikanarnas nattliv då vi var inbjudna till hotell Hilton på cocktailparty. Många kontakter knöts och de som hade störst tur fick nyvunna bekantas adresser i San Francisco, vår nästa

hamn. Mycket mer hann vi inte se av Acapulco för tillfället, för när solen gick upp nästa morgon satt vi bekvämt tillbakalutade i Pullman-bussar, på väg till Mexico City.



Permissionsuppställning inför Acapulcobesöket. Acapulco liknar mycket franska rivieran.

Under den 50 mil långa turen fick vi se ett representativt tvärsnitt av det vackra mexikanska landskapet, allt medan de kraftiga stigningarna gjorde oss praktiskt taget döva. Det gällde att gäspa i backarna! Från havets nivå går vägen upp till högplatån, där vägen går på höjder upp till 3000 meter. Mexico City ligger här uppe i en dal på samma nivå som Kebnekaises topp!

Nu följde tre dagar under vilka vi roade oss ordentligt. Svenskarna i Mexico hade satt ihop ett digert program med middagar, baler m.m. När vi åter satt i bussarna på väg tillbaks till Acapulco var det inte många som orkade beundra landskapet längre. Alla var insjunkna i en djup slummer.



Mexico City är en modern storstad som strävar efter att efterlikna New York. Till vänster ser vi katedralen och till höger en affärsgata i centrum.

Ytterligare en och en halv dag fick vi stanna i Acapulco och det var en silverlastad Älvsnabben som på eftermiddagen söndagen den 12 januari styrde bort från alla nöjen för att åter ta itu med den grå vardagen. Silver- och guldsmycken såldes i staden till priser som vi aldrig tidigare hade sett och frestelsen att köpa presenter till de anhöriga var stor och oemotståndlig, våra knappa kassor till trots.



Från svenska näringslivets mottagning i Mexico City. Mingel på klubben.

När vi denna dag stävade ut från Acapulco var det med mycket blandade känslor. Inte för Mexicos skull, men händelserna i Panama hade kommit som en fullständig överraskning för oss. En revolution hade brutit ut i Panama, regimen hade avsatts och kanalen var nu stängd och ockuperad av revolutionsarmén. Ingen kunde i nuläget överblicka situationen.

Vi var nu avskurna från Atlanten, från det hav som skulle föra oss närmsta vägen hem. Heta diskussioner rasade ombord. Vad skulle hända? Vart skulle vi ta vägen? Än så länge kunde vi bara vänta och se. Allt berodde på hur läget utvecklade sig i Panama. De flesta av oss hoppades att situationen skulle reda ut sig, att vi skulle kunna gå tillbaks genom Panama-kanalen. Annars hade vi att välja på att fullborda varvet jorden runt vidare västerut eller att gå runt Sydamerika, ner till Kap Horn och de rytande stormarna. Det sistnämnda var för oss föga lockande, vi hade respekt för ”the roaring forties” och hade fått negativa erfarenheter redan i Biscaya rörande Älvsnabbens uppförande i stormväder. Det förstnämnda alternativet skulle innebära minst en månads förlängd resa. Inte heller det var särskilt lockande, då vi hade nått en tidpunkt då hemlängtan allt mer började göra sig gällande. Vi hade också hunnit bli ganska mätta på nya intryck, varför många hellre ville smälta vad de hittills upplevt än utöka resan till en äkta jorden runt-tur.

När vi styrde upp utefter Mexicos och Californiens kuster hade vi följaktligen hunnit bli ganska ense om att vi ville tillbaks genom Panama. Efter en vecka i San Francisco skulle vi enligt färdplanen gå ner till Galapagosöarna utanför Ecuador och därefter genom den omdiskuterade kanalen till New Orleans. Sedan återstod bara en kort mellanlandning på Azorerna innan vi, lagom till påsken, skulle återse Sverige.

Eftersom vi nu hade avverkat halva resan var det dags för mig att överge min stadiga, väggfasta bing och istället tillbringa nätterna hängande mellan två krokor i en s.k. hängkoj. I mässen finns bara plats för tolv bingar, varför de andra tolv får sova hängande sida vid sida, tätt under taket, i denna primitiva form av den civila hängmattan.

Samtidigt skiftade vi stridsbefattningar, så jag befann mig plötsligt som vänsterladdare på en 57 mm automatkanon. Tidigare hade jag innehaft en relativt fridfull befattning som ammunitionslangare vid en av våra två stora skrämsekanoner. Med risk för att avslöja en nationalhemlighet kan jag berätta att på dessa kanoner sitter en liten skylt, på vilken det står: Bofors år 1898. Därmed inte sagt att dessa 12,5 centimeters praktpjäser är dåliga. Tvärtom, de smäller alldeles utmärkt. Förmodligen monterades de ursprungligen på något av våra gamla ståtliga pansarskepp vid sekelskiftet.

Kalifornien väntar

Allteftersom vi klättrade uppåt över breddgraderna blev klimatet allt kärvare. Från de 30- 35 värmegrader vi nu hade hunnit vänja oss vid, sjönk temperaturen snabbt. När termometern visade på plus 20 frös vi så tänderna skallrade och vi bytte nu ut de vita tropikställena mot de hederliga svenska blåkläderna. Solen försvann allt oftare bakom tunga moln och regn och dimma kom och mötte oss med vindarna från norr. Det började likna svensk höst. Vi rös och försökte tänka på något trevligare.

Den 16:e hade vi kommit så långt att vi på kvällen kunde se ön Guadalopes konturer framför oss. En tunn månskära fick hjälp av Venus med att lysa upp natthimlen när den mörka ön seglade förbi om babord. Därmed sade vi farväl till Mexico.

Två dagar senare lät vi ankarstämman gå i Monterey Bay. Vi hade ett dygn till godo och det skulle vi tillbringa här, guppande i de enorma Stilla Havsdynningarna. På lördag kväll forslades aspiranterna iland för att utföra signalprov med morselampor, allt medan regnet föll i strida strömmar.

Livligt svärande gjorde vi så vår första bekantskap med amerikansk mark och glömde i ilska att vi stod på Cannery Row, att vi befann oss mitt i John Steinbecks litterära värld och att raden av konservfabriker där Danny huserade låg bara ett stenkast från oss.

Söndagen den 19:e var en stor dag ombord. Det var nämligen en födelsedag, Älvsnabben fyllde 21 år. Denna myndighetsdag medförde naturligtvis extra tilldelning av Three Towns välkända öl och kockarna lade ner lite större omsorg än vanligt på matlagningen.

På kvällen var det dags att lämna. San Francisco väntade! I regn och rusk styrde vi ut ur Monterey Bay för att gå de återstående sjömilerna.

Klockan 4 nästa morgon gick jag på som navigeringsaspirant. Redan då skvallrade ett ljussken mot himlen om var vårt mål låg. Utanför gick sjön hög och regnskurar och dimbankar avlöste varandra i vår väg. Vi närmade oss dock snabbt och när lotsen klättrade ombord kunde vi se den berömda Golden Gate-brons konturer i halvmörkret.

San Francisco

Exakt klockan 8 låg vi under nämnda bro och de 21 salutskotten dånade med mångdubblad styrka ut över San Francisco. Det 75 meter höga brospannet utgjorde en utmärkt förstärkare för våra små kanoner.

Bakom Golden Gate-sundet breder den stora San Francisco-viken ut sig, kantad av ett flertal sammanvuxna städer som San Francisco, Oakland, Richmond m.fl. Sammanlagt bor här

omkring 4 miljoner människor. Två öar ligger i viken. Den första och minsta är den ökända fängelseön Alcatraz, den andra är konstgjord och tjänar som högkvarter för flottan. Hit gick vi nu för att skjuta salut med 13 skott för befälhavande amiralen, E.E. Yeomans. Sedan svarssalut avgivits gick vi in och förtöjde vid pir 43, allt medan en musikkår stod på kajen och spelade.

Framför oss reste sig San Franciscos kullar och skyskraporna skvallrade om att här ligger en storstad. Vad hade den manne att bjuda på? Skulle den motsvara våra förväntningar? Vi hade fem dagar att ta reda på det.



San Franciscos signum Golden Gate-bron hyrde vi bil för att köra över. Som granne vid piren hade vi en annan gammal jorden runt-seglare, numera museifartyg.

Tyvärr bjöd San Francisco nu på det sämsta vädret i mannaminne med temperaturer runt 10 grader mot normala 25, regnet strilade dessutom ner under hela vår vistelse i staden. Givna turistmål även för oss var en färd över Golden Gate-bron, besök i Chinatown – världens största utanför Kina med 40.000 invånare och många turer med stadens cable cars, de kabeldragna spårvagnarna som trafikerar stadens sju kullar upp och ned. Många besök gjordes också på de spännande pirarna i berömda Fishermans Wharf, med en salig blandning av butiker, restauranger och allehanda aktiviteter.

Privat passade jag på att hälsa på min lärarinna i franska från gymnasiet, Vanja Schard, som nu gift sig med en amerikan och startat ett nytt liv ”over there”.



San Francisco har trots sin storlek en trivsam småstadskaraktär. Stränderna lockade dock inte till bad just nu.

Tillbaks mot ekvatorn

När vi vid 12-tiden den 25 januari styrde ut ur San Franciscos hamn, tätt insvepta i regn och dimma, längtade vi innerligt tillbaks till söderns värme. Det skulle inte heller ta många dagar förrän vi var där. Medan vi ännu såg Kaliforniens kust, tog vi farväl av de talrika sjölejonerna, som glatt hoppade upp och ner i vågorna.

I ännu högre grad än tidigare koncentrerade vi oss på stridsutbildning och skjutningar. Ofta rullade dånet från 57:orna ut över havet och kulsprutor hördes knattra i tid och otid. Ibland kunde man se stora ballonger stiga mot himlen för att snart slitas i stycken, då luftvärnspjäserna gick till aktion.

Under tiden tittade solen fram allt oftare och efter fem dagar visade termometern på plus 21. Att detta till stor del var vattnets förtjänst tydde dess 25-gradiga temperatur på.

När en vecka hade gått låg vi syd om den mexikanska California-halvöns södra udde och gick med full fart mot den lilla staden Manzanillo. Meningen var att vi skulle gå in där och bunkra. Eftersom vi därför bara stannade ett dygn hade vi knappast väntat oss någon permission. Likväl släpptes vi iland sex timmar på eftermiddagen och kvällen, vilket gav oss tillfälle att se en äkta mexikansk småstad, fri från all turism. Vi kände oss förflyttade till en Vilda Västerntill film när vi vandrade den grusade huvudgatan fram, kantad av barer, billiga hotell och sjabbiga butiker. Tyvärr präglades nattelivet av prostituerade av alla sorter, som på olika sätt försökte locka de förundrade svenska sjömännen.



Leverans av färsk fisk. Kocken är något konfunderad av storleken på denna Blue Marlin. Större kastruller?

Det hade alltså hunnit bli februari, när vi åter forsade iväg söderöver. Att det mexikanska klimatet inte svek oss visade termometern, som nu stod på 33 grader. Blåkläderna låg för länge sedan nere i sjösäckarna och kaki-klädseln minskades till minsta möjliga.

Våra närmast kommande äventyr skulle även de komma att omfatta en vecka. Vår kurs förde oss mot södra halvklotet och Galapagosöarna, ett mål som länge kittlat vår fantasi.

Förväntningarna var således högt ställda och mildrades knappast av det faktum att vi också skulle komma att passera ekvatorn. Detta innebar att alla "obefarna" sjömän skulle döpas enligt kung Neptuns lagar, något som många med skräck såg fram emot.

De första tecknen på att vi började närma oss ekvatorn kom när snickarna satte igång med att spika ihop en bassäng på halvdäck. Vissa personer började nu se misstänkt hemlighetsfulla ut och när bassängen så småningom fylldes, var det inte enbart med havets 30-gradiga vatten! Därom skvallrade en svagt rödaktig färgton. Denna makalösa havstemperatur var för övrigt den högsta vi uppmätte på resan.

Den 5 februari beräknade vi vår latitud till nord 4 grader. När besättningen denna morgon stod i divisioner för genomgång av dagens stridsutbildning, ropade plötsligt vakthavande officeren från bryggan att en simmande man siktats. Denne tycktes ha för avsikt att ta sig ombord.

Efter en stund kom en man, iklädd brokiga kläder och med simfenor på fötterna, springande uppför lejdern. Flämtande stannade han framför chefen och presenterade sig som Löpar-Nisse, kung Neptuns sändebud. Från ett brev, förvarat i en flaska av Pripps modell, läste han därpå upp kung Neptuns avsikt att nästa dag komma ombord och inspektera fartyget samt förrätta dop.

Efter att sålunda ha fullgjort sitt uppdrag, försvann Löpar-Nisse åter i djupet, medförande fartygets hälsning till Neptun.

Nästa dag klockan 8.30 stod besättningen på nytt i divisioner. Spänningen var olidlig. Alla väntade på kung Neptun. Och plötsligt, vem kom åkande nerför minrälsen, om inte kung Neptun och hela hans hov!

Sedan Neptun inspekterat besättningen vidtog så dopceremonin. Denna tillgick så, att när Neptuns skrivare ropat upp en man hade denne att passera ett antal ”stationer” innan han slutligen sänktes i badet. Den första av dessa var bemannad med Neptuns doktorer, vilka frikostigt utskänkte medicin, den ena vidrigare än den andra. En sked med en blandning av salt, peppar och skorpsmulor hörde till det som bjöds.

Härefter följde rakning och klippning. Raktvålen bestod av en blandning av vit oljefärg, linolja och terpentin m.m. och smetades in ordentligt i öron och näsa.

Redan i detta stadium spottade och fräste offret och visade en vacklande gång. Upp för lejdern till Neptuns astronom! Denne satte med sin stjärnkikare dit vackra skokrämsringar runt offrets ögon och visade honom fram till kungligheterna. Inför dessa, d.v.s. två prinsessor och Neptuns drottning, var det bara att krypa på knä och kyssa de med diverse smörja behandlade fötterna.

När man kommit så långt återstod bara de vilda negrernas behandling. Uppifrån balkongdäcket ledde en rutschbana ner till bassängen. Denna var väl insmord med vapenfett och olja, men innan man fick åka ner smetades man in ytterligare av ett par negrer, som därpå välvilligt skickade ner den nu oigenkännlige sjömannen till sina kollegor i badet. Efter att ha blivit doppad några gånger var man så högtidligen döpt.

Resten av dagen uppläts till alle mans tvättning och på eftermiddagen firades det hela med en kalasmiddag på däck.

Medan vi åt växte en av Galapagosöarna, Isla Isabela, upp vid horisonten. Den grå silhuetten förtäljde dock inget om vad som gömde sig där. Mer såg vi inte av denna ö, då vi fortsatte vår stadiga kurs, allt medan natten drog ner sin rullgardin framför oss.

De mytomspunna Galapagosöarna

När morgonen grydde låg vi till ankars i Bahia Wreck på Isla San Cristobal. Här fanns ögruppens största by med c:a 600 invånare. Från vår ankarplats tedde sig ön mycket lockande. Den tycktes vara täckt av yppig grönska och utefter kusten sträckte sig en svart lavakant, då och då bruten av en bländande vit sandstrand. Vi var därför mycket ivriga att få komma iland. När så hade skett var det många som gapande stirrade omkring sig. Ön var ingalunda någon söderhavsö. Att den liksom de övriga i gruppen var en vulkanö, hade vi hört men inte tagit så bokstavligt på orden. Framför oss bredde en underlig natur ut sig. Marken var helt översållad av lavastenar, stora som fotbollar. Mellan stenarna växte mindre träd, kaktusar och busksnår. En liten väg som ledde tvärs över ön från byn utgjorde vår enda möjlighet att ta oss fram, såvitt vi inte ville ge oss ut på en mödosam klättring.

Runt omkring oss kvittrade dock ett stort antal fåglar av olika slag och över stenarna kilade snabba ödlor. Öarna är mycket rika på dessa djur och det lär finnas ett 70-tal fågelarter som inte trivs någon annanstans. Utan tvekan ett Eldorado för ornitologer. Öarna är idag

naturskyddat område med landstigningsförbud, förutsatt att sådant inte meddelats av regeringen i Ecuador. Mest kända är öarna genom Darwins besök, hans observationer där hade en viktig roll i hans utvecklingslära. Öarnas isolerade läge långt ute i Stilla Havet har medfört att många arter som är utdöda på övriga jordklotet fortfarande lever vidare där. Öns otillgängliga natur gjorde dock att de flesta av oss nu drog oss ner mot havet och tillbringade resten av dagen med att bada och sola.



Öns klippor av lavasten ger bra gömställen för de inte särskilt snabba leguanerna.

En av orsakerna till att vi gick till Bahia Wreck var för att avlägga de officiella visiterna, vilket skulle göras vid den lilla örlogsstation där som bevakar ögruppen från alltför nyfikna besökare.

När natten åter föll stävade vi tillbaks mot det håll varifrån vi kommit, för att vid soluppgången ankra upp i Bahia Academy på ön Isla Santa Cruz.

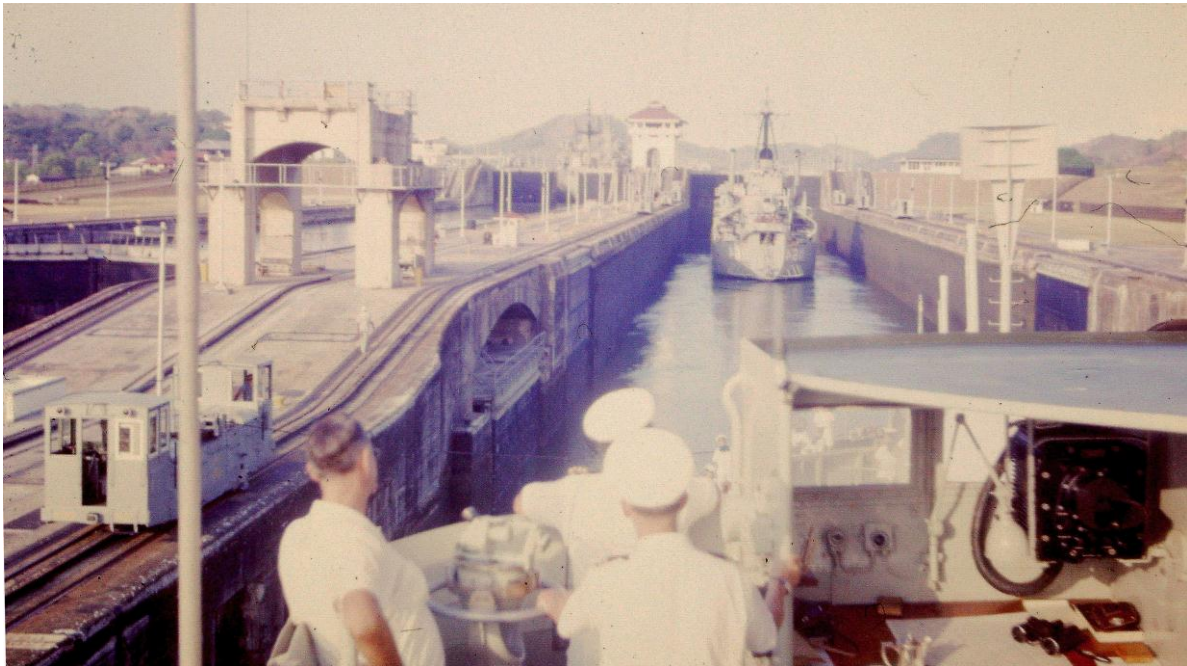
När vi stormade iland här hade de flesta i sinnet att leta upp de beryktade jätteödlorna. På ön, som hade en något vänligare natur, kunde vi ströva utefter den klippiga kusten och fann också ett stort antal havsödlor, leguaner, som inte brydde sig nämnvärt om vår närgångna nyfikenhet. Omkring en halv meter mätte de största vi såg, så det där med ”jätte” fick vi ta med en nypa salt. Längre inåt ön fanns en annan sorts ödlor, de s.k. drushuvudena, och de hundraåriga jättesköldpaddorna, men så långt kom vi aldrig.

Även här passade vi på att bada och ha det skönt. Ibland hände det att lekfulla sjölejon dök upp mitt ibland oss och förundrat stirrade på dessa underliga sälar. Den påtagliga frånvaron av människor på öarna har gjort att alla djur här är praktiskt taget tama. Även fåglarna sätter sig gärna nyfiket på ens hand, när den sträcks ut.

Kanske lite besvikna, men ändå rika på upplevelser och framför allt en erfarenhet rikare, såg vi snart Galapagosöarna försvinna i den nedgående solens glans. Vi gick nu österut mot Panama och bortom detta smala näs hägrade Old Sweden. Längtan efter familjer och fästmör började växa sig stark i våra hjärtan och de som inte visste det förut, hade nu kommit underfund med att inget land är som Sverige i alla fall! En och en halv månad återstod dock tills vi skulle sikta Vinga fyr, så vi bet ihop tänderna och lät kanonernas dån studsa ut över Stilla Havets vågor.

Den 12 februari gled vi in på välkända vatten. Situationen i Panama hade nu stabiliserat sig efter revolutionen och kanalen hade åter öppnats för sjöfarten. Vi kunde lugnt återvända och slapp därmed den långa resan västerut över Stilla Havet.

Panamakanalen hade vi fortfarande i färskt minne, så skarorna på däck var betydligt glesare än normalt vid ett inlöpande. Vi förtöjde vid US Naval Station och väntade på vår tur att slussas. Under tiden kunde vi gå iland och handla i basens billiga, skattefria affärer.



Åter i Panama, här går vi in i Miraflores-slussarna från Stilla Havs-sidan.

Tillbaks till Karibien

Tidigt nästa morgon började vi vår kanalfärd. Ännu en gång fick vi således tillfälle att beundra den precision och skicklighet som kännetecknar slusspersonalens arbete. Uppför de tre slussarna bar det av och vidare ut på den oförglömliga Goatunsjön. Väl framme vid de sista slussarna, som skulle föra oss ner till havets nivå igen, var vi tvungna att ankra för att invänta de sydgående fartygen. Kanalen är ju byggd så att ett fartyg som går från Atlanten till Stilla Havet färdas i sydostlig riktning. När mörkret började falla på gjorde vi sällskap med Goatunsjöns vatten ut i Atlanten och var genast mycket närmare Sverige!

Det är gammal tradition att ett aspirantspex skrivs och uppförs under långresan. Detta ger aspiranterna tillfälle att ohejdat skämta med officerare och befäl, utan risk för repressalier. På väg mot New Orleans gick vi därför in och ankrade innanför Isla Conzumel vid Yucatanhalvön i Mexico, för att i lugn och ro hitta på allt djävulskap.

De som istället gick iland för att uppsöka en badplats blev inte besvikna. Runt den korallbevuxna kusten skvalpade ett vatten, som ifråga om klarhet måste sakna sin like i världen. Att dyka från klipporna var som att dyka rakt in i ett jättestort akvarium. Minsta snäcka på botten i det 12 meter djupa vattnet syntes lika tydligt som om man hade hållit den i handen. Vår förmåga att uppskatta avstånd i det klara vattnet försvann helt, vilket nog var en betydande risk vid dykningarna. Man felbedömde avståndet till ytan och därmed tiden som

behövdes för att komma upp igen. Den som föredrog att stanna vid ytan, kunde tack vare det oerhört salta vattnet ligga och flyta utan att behöva röra armar och ben. Badandet avlöpte dock utan incidenter. Det var med saknad vi gick därifrån, när det så småningom blev dags att gå ombord igen.



Badortsliv vid Isla Conzumel.

Väl ombord blev man snart på gott humör igen. På kvällen spelades nämligen spexet upp. Där berättades hur Affe den Förträfflige, Bengt Förmanaren och alla de andra vikingahövdingarna rustade sitt skepp och seglade ut i västerled. Med gott samvete kan man säga att alla fick sin beskärda del av den bittra kakan. Aspiranterna å andra sidan kände sig mycket bättre till mods efter att ha fått avreagera sig på ett så förnämligt sätt.

Vidare drog därpå vikingarna, trotsande Karibiska havets hajar, för att tidigt morgonen den 20 februari se ljusen vid Mississippiflodens mynning slockna ett efter ett. Medan en kall, klar vinterdag förjagade mörkret, slingrade vi oss in i jätteflodens delta för att sätta fart upp mot New Orleans, där en veckas nöjen och förströelser skulle vederkvicka oss. Tjugo landmils flodfärd återstod innan vi nådde jazzmetropolen. Under tiden satt vi huttrande och betraktade de nakna träden som for förbi utefter flodstranden. Termometern visade på plus 14 grader, för oss var detta sträng kyla!

Vid 16-tiden hade vi New Orleans inom synhåll och ankrade bakom Helsingborgsfartyget Alida Gorthon i den långa raden av fartyg, som väntade på en kajplats. Kvällen förde med sig en postbåt och vi kunde nu glädja oss åt många kära julhälsningar, något försenade. Så, nästa morgon, med Mississippis bruna vatten droppande från ankaret, sköt vi salut för USA och befälhavande amiralen och förtöjde därefter vid Toulouse Street i franska kvarteret. New Orleans – vilken stad skulle bättre kunna tillfredsställa en nöjeslysten sjöman!

Dixielandmusikens hemstad

Trodde vi. Att resa är ett sätt att mista illusioner. Detta erfar man i särskilt hög grad när man kommer till New Orleans. Den som med rätta väntar sig en sjudande jazzmetropol, blir smått besviken. Visserligen finns French Quarter med alla de kända gatunamnen som Basin Street, Bourbon Street, Ramphart Street m.fl. kvar, men var är alla musiker? Längs den gamla nöjesgatan Bowion Street ligger istället bar efter bar och en annan sorts musik strömmar ut genom dörrarna. bardiskarna är kantade av dagens amerikaner, som förstrött betraktar strip-teasedansöernas i deras klumpiga försök att fånga sin publik. Utanför annonserar skråniga dörrvaktmästare att just deras ställe har de flesta och vackraste flickorna.



Från de franska kvarteren i New Orleans med överbyggda trottoarer och balkonger i smide, t.v. Famous Door.

Från enstaka ställen, som Famous Door och Dixieland Hall, kan man höra den traditionella jazzen spelas, men den tycks föra en tynande tillvaro. Genomsnittsåldern för dessa musiker

verkar ligga mellan 70 och 90 år, man kan tänka sig att dessa levande mumier har suttit där och spelat samma låtar de senaste fyrtio åren.

I musikaffärernas skyltfönster erövrar utrymmet allt mer av popartisterna. The Beatles besök i Amerika har satt dem på paradplatsen, till och med här i New Orleans.

French Quarter är ungefär lika speciellt för New Orleans som gamla stan för Stockholm. Dess tvåvåningshus med sina långa typiska balkonger, rika på sirligt järnsmide i räcken och konsoler och de smala gatorna är vad man vanligtvis ser på turistreklamen från staden. Men runt om breder en modern, amerikansk storstad ut sig. "Old man river" är ingalunda trafikerad av idylliska hjulångare – bortsett från en turistbåt – utan lastbåtar från världens alla hörn trängs i en av Amerikas största hamnar.

Strövar man utåt Garden District, kan man beundra de av bomullskungarnas vita träpalats som har motstått tidens tand. Lite längre norrut ligger negrernas ofta fallfärdiga kåkstäder. På denna sida ligger också sjön Lake Pontchartrain, över vilken världens längsta bro går. Vi blev plågsamt medvetna om denna sjös existens, när några dagar efter vår ankomst en Boeing dundrade fram över vårt fartyg för att strax därefter kraschlanda i sjön. 50 personer miste livet, vilket under resten av vår vistelse där lade sordin på stämningen i staden.



Träpalatsen i Garden District med utsirade smidesbalkonger.

Människorna är mycket annorlunda här, jämfört med vad vi upplevde i Kalifornien. I San Francisco kom man lätt i kontakt med alla och blev ofta utbjuden. Här blir man aldrig tilltalad av någon, finner kanske någon gång att ens restaurangnota blivit betald, men allt sker anonymt. Möjligen beror det på att Kalifornien är bebott av så många skandinaver, kanske ligger rasmotsättningar i den till stora delar svarta befolkningen i botten.

Den enda aktivitet som arrangerats i förväg var ett besök på ett ölbryggeri, vilket resulterade i att endast ett fåtal klarade det signalprov som vi hade lite senare! Ölet var dessutom inget vidare.

På en krog träffade jag Hollywoodstjärnan Rock Hudsons son, som under kvällens lopp berättade tillräckligt med hemligheter om stjärnornas liv för att jag skulle kunnat skriva en bok om den amerikanska filmbranschen. Detta beslöt jag skjuta på framtiden.

Så ter sig alltså New Orleans av idag. Vi hade en hel vecka på oss för att komma underfund med det, men när denna vecka hade passerat kände vi oss glada över att få fortsätta vår färd. Fredagen den 28 februari lämnade vi Toulouse Street Wharf och sedan en bogserbåt hjälpt oss att vända, satte vi full fart nerför Mississippi. Åtta timmars färd förde oss till flodmynningen och sedan dröjde det inte lång tid förrän det bruna dyvattnet ersatts med klart, grönt havsvatten. Efter ytterligare några timmars gång var vi ute på det blåa djuphavsvattnet. Vår kurs, 130 grader, skulle föra oss ner till Florida Strait och Golfströmmen, varifrån vi skulle gå rakt på Azorerna utanför Portugal.

Åter till Atlanten

Florida Strait är det sund som utgör passagen mellan Florida och Kuba. Att gå igenom detta område har i dagens läge, med rådande spänningar mellan USA och Kuba/ Sovjet på grund av maktkampen om Sovjets försök att etablera robotbaser på Kuba, sina risker särskilt för ett örlogsfartyg.

Det var alltså inte utan skäl som vi beredskapsladdade 57:or och 40:or, d.v.s.

luftvärnspjäserna, med skarp ammunition när vi började närma oss. Den stora antennen till spaningsradarn snurrade troget hela tiden. Vi hade genom alla tillgängliga kanaler gjort klart för regeringarna i både USA och på Kuba att vi skulle passera med ett svenskt örlogsfartyg, för att undvika incidenter och feltolkningar av vår närvaro. Nervositeten var stor hos alla parter. Det väckte därför stor upphetsning när plötsligt signalen ”Klart skepp” blåstes. Detta innebär bemanning av stridsposterna vid skarpladdade vapen, alltså klart för strid men nu på fullt allvar. Skinnet knottrade sig på många av oss när vi såg anledningen – en kubansk rotel med jaktflyg närmade sig på låg höjd och dundrade förbi samtidigt som vi höll fingrarna på avtryckaren till luftvärnskanonerna. Vi kunde bara hoppas på att radiokommunikationen fungerade och att rätt beslut togs på bryggan. Med en lättnadens suck såg vi planen försvinna mot horisonten och kunde konstatera att den verklighet som vi utbildades för minsann gav en annan känsla i magen än vad vår sorglösa resa hittills gjort.

Det hade hunnit bli mars, när vi låg mellan Key West och Havanna. Då det tillika var söndag, vajade gudstjänsttecknet från rånocken. Dagens gudstjänst innebar att våra sju konfirmander fick redovisa sina kunskaper och ta nattvarden för första gången.

På eftermiddagen samma dag gjorde vi samling på livbåtsdäck. Vi befann oss på platsen för en katastrof. För 118 år sedan, år 1846, gick den svenska korvetten Karlskrona under här, varvid 114 man omkom. Karlskrona hade varit på resa till Sydamerika och angjorde på hemresan Kuba. Man hade avgått från Havanna på morgonen den 30 april och gick uppför Florida Strait med fyllda segel, då plötsligt en stormby överraskade fartyget. Innan man hade hunnit ta hem seglen kantrade detta stolta, svenska örlogsfartyg och försvann ner i djupet på två minuter. Endast 17 man, som lyckades klamra sig fast vid en upp- och nedvänd livbåt, klarade sig ifrån det hela med livet i behåll. Vi lät en krans falla i vattnet till minne av dessa, våra föregångare och tillbringade en tyst minut på däck innan vi återgick till våra sysslor.

Providence N.W. Channel förde oss ut mellan Bahamaöarna. Framför oss låg hela Atlanten och väntade, men vi var angelägna om att komma hem, så vi tvekade inte. Redan utanför Kuba hade vi mött tångruskor av märket Sargasso, men nu skar vi ofta igenom större anhopningar av den berömda tång, som gett namn till denna del av Atlanten. Många tror att Sargassohavet är helt täckt av tång, vilket är felaktigt. Då och då möter man långa ”gator” omkring två meter breda, men i övrigt ser man inget ovanligt förutom det kusligt vindstilla havet. Tången samlas här genom den virvel som bildas när strömmar och vindar vänder från västliga utefter ekvatorn till östliga längre norrut mot Europa. Vi kunde dock tänka oss den frustration som segelfartygens besättningar måste ha upplevt när de hamnade i tångens grepp och utan vind att föra dem vidare.



Signaldivisionen i stridsmundering sänder meddelanden via morselampan.

Komna en bit ut på världshavet satte vi igång med vår första mörkerskjutning. Det var ett praktfullt fyrverkeri som utvecklade sig när ljusraketerna vrålade iväg, tätt följda av spränggranaternas spårlys. Salva efter salva avlossades, allt medan lyssatserna långsamt dalade ner i sina fallskärmar. En tänkt fiende hade inte längre stora chanser att gömma sig i mörkret. Skådespelet måste ha synts vida omkring, för nästa dag uppenbarade sig tre amerikanska fregatter med bjässen Mitcher i spetsen. Detta fartyg klassades nybyggt som

världens största jagare, men är numera fregatt. "What ship?" syntes på morselamporna och sedan vi lugnande förklarar vilka vi var, satte de åter fart söderöver. Atlanten verkade vara på gott humör. Stundom låg havsytan spegelblank och vi njöt av ett underbart svenskt sommarklimat, när det är som bäst. Dagarna gick med lektioner, rostknackning, målning och vaktjänstgöring och ibland hade vi till och med tid att sova lite. I fem dagar varade friden. "Revolvers lag", som var vår lördagsfilm, fick visas i duggregn och ruggiga 18 grader. När The End stod på duken märkte vi att det hade börjat gunga. På skeppsafton nästa kväll hade vinden börjat susa i riggen och det gungade nu ordentligt. På denna, vår sista kväll med underhållning av fartygets egna förmågor, kunde vi för övrigt konstatera att vi då hade tillryggalagt en sträcka motsvarande ett varv runt jorden utefter ekvatorn. Det hade tagit oss drygt fyra månader.



Vår mörkerskjutning blev ett spektakulärt skådespel som syntes vida omkring!

Vi ändrade nu vår kurs för att försöka lura den storm som börjat nosa på oss. En vild jakt började. Stormen, som hade fått vittring på oss, ville inte låta oss slinka undan så lätt. Måndagen blev den stora porslinskrossningsdagen. Mässarna förvandlades till en enda stor röra. Bord, stolar och middagar föll i durken med dunder och brak. Vi uppmätte nu krängningsvinklar på över 30 grader åt båda hållen. Ändå låg vi fortfarande i utkanten av stormområdet.

Vi fick nu erfara vad en storm på Atlanten innebar. Det 20 meter höga fartyget försvann i sin helhet i vågdalarna, från bryggan kunde man inte se över vågtopparna. Åt vilket håll vi än tittade såg vi bara en sjudande vägg av vatten, som hotfullt kastade sig mot oss. Jag hade aldrig, inte ens i min vildaste fantasi, kunnat föreställa mig att sådana vågor existerade. Vårt

trygga fartyg hade nu blivit ett nötskal, som desperat försökte hålla sig på rätt köl med enda mål att hålla stäven mot vågorna. All vistelse på däck blev livsfarlig och det gällde att hålla i sig vid förflyttning. Vi som hade hängkoj var nu för en gångs skull tacksamma för detta, vi kunde sova utan att riskera att ramla ur bingen.

Under de närmaste fyra dyggen pågick en intensiv stridsutbildning ombord, kanske nödvändigt för att hålla tankarna på något annat. Så trots att stormen jagade fram oss på varierande kurser, trillade i teorin både atombomber och fientliga flygföretag ned över oss. Mitt upp i alltihop gladde vi oss mycket åt att plötsligt kunna lyssna på det svenska riksprogrammet på radion.

Så insjuknade då vår skräddare. Han måste opereras snarast, vilket betydde högsta fart mot Azorerna och Ponta Delgada. På morgonen den 13 mars skymtade vi ön Sao Miguel i diset. Vi rullade fortfarande våldsamt och vinden blåste med oförminskad styrka, så den långa, höga pirarmen i Ponta Delgadas hamn var hjärtligt välkommen.

På kajen väntade en ambulans. Under de gröna, mjukt rundade kullarna bredde den vita staden ut sig, fiskebåtarna speglade sig i det klara, gröna vattnet och allt var underbart vackert.

Sao Miguel – ”the green island”

Den pirarm som skyddar Ponta Delgadas hamn mot den ofta ursinniga Atlanten är gott och väl 12 meter hög. Utefter dess insida löper en kaj och pirenns innandöme används som lagerutrymme. Vid denna kaj hade vi nu förtöjt och märkte därför inte längre lika mycket av den hårda blåsten. Då solen tittade fram allt oftare, började vi till och med känna oss riktigt nöjda med tillvaron. Man behövde dock inte höja blicken mycket för att bli påmind om de väldiga sjöar, som vi nyss hade brottats med. När vågorna slog emot piren slungades skummet 20 meter upp i luften, föll ner på pirenns tak och fortsatte i brusande vattenfall ned över kajen, där hamnarbetare och förbipasserande skingrades som agnar för vinden.



Stormen gör sig påmind till och med när vi tror att vi är trygga i hamnen, bättre ändå än att vara ute på sjön!

Vår tidiga ankomst innebar för mig att jag fick gå vakt denna första dag. På andra sidan hamnen kunde jag se den prydliga staden breda ut sig utefter strandlinjen, omgiven av bördiga, i små åkerlappar inrutade kullar. På de högsta topparna dröjde sig ett och annat regnmoln kvar och solen letade febrilt efter hål i de högre, snabbare molnen. Efter fjorton dagar till sjöss såg det mycket lockande ut. Jag erinrade mig en författare som hade kallat Sao Miguel "the green island". Att det finns grund för detta påstående insåg jag nu. Så långt ögat nådde syntes olika skiftningar i grönt, här och där prickade av hus i mjuka pastellfärger.



San Miguel – en hisnande skönhetsupplevelse!

Till vår förtrytelse hade det bestämts att aspiranterna skulle ha en gymnastikuppvisning här. Detta hade tvingat oss att träna på ett gungande däck ute på Atlanten. På lördag morgon gick vi iland för att ha generalrepetition på stadens idrottsplats. Uppvisningen skulle gå av stapeln nästa dag, söndagen den 15 mars.

Efter en halvhjärtad insats på den våta grusplanen, satte vi oss i bussarna och åkte på en betydligt trevligare tur. I det nu vackra vädret fick vi se större delen av denna sagolikt vackra ö. Vi besökte ananas- och téplantager, besåg det kokande vattnet i Furnas heta källor och njöt av den omväxlande naturen. Sao Miguel är känd för sin rika flora. Här finns afrikanska palmer, kinesiska téplantor, brasilianska bananplantor, centralamerikanska tobaksplantor och mycket, mycket mer. Ibland verkar naturen till och med svensk, med kor som betar ibland granliknande träd.

Öns huvudnäringar är förutom valfångst ananasodling och boskapsskötsel, men dess tillgångar är så varierande att befolkningen skulle kunna vara självförsörjande. Jag tänkte i mitt stilla sinne på hur dålig benämningen vulkanö är som gemensam nämnare. Det var mitt minne av Galapagosöarna som framkallade tanken. Den enda liknelse jag kunde se var lavastenarna, som här låg prydligt uppstaplade i de långa murar som skilde de grönskande fälten åt istället för att täcka hela ön som på Galapagos. I övrigt fann jag ingenting som påminde mig om vår tidigare ankarplats.

Kvällsnöjen var det ont om i Ponta Delgada. Liksom de flesta andra tillbringade jag därför aftonen på en av de många krogarna med en kopp kaffe och ett glas likör.



Vulkansjön på toppen av Sao Miguel påminner om öns ursprung. Till höger en av många parker.

Söndagen kom med sina regnmoln. Stadens idrottsplats rymde ungefär 3000 åskådare, vilket betydde att drygt 10 procent av invånarna i Ponta Delgada hade infunnit sig. Vart man än

vände sig såg man flaggor och vimplar av alla slag muntert fladdra i vinden. Vi stod uppställda utanför och lyssnade till publikens sorl. Så öppnades portarna och vi marscherade in. Sorlet steg till ett öronbedövande jubel. Jag hade svårt att hålla mig för skratt. Den 44 man starka truppen gick runt planen, saluterade öns honoratiores på hedersläktaren och marscherade slutligen upp framför denna. Halt kommenderades. "Olé" skrek publiken. Vid denna sydländska hyllning ryckte det åter i våra mungipor. När Portugals nationalsång och Kungssången hade spelats, fick så åskådarna se en uppvisning i gammal svensk Ling-gymnastik med armar- uppåt- sträck och allt som därtill hör.

Efter avslutad uppvisning marscherade vi ett ärevarv runt planen och inhöstade applåder. Det var svårt att avgöra om portugiserna var imponerade eller bara roade. Vi avlöstes av Älvsnabbens fotbollslag som spelade en match mot ett portugisiskt marinlag. De senare segrade med 3-0, vilket givetvis föll åskådarna helt i smaken.



Azorerna – del av det försvunna Atlantis?

Det hade blåst upp igen och skummet yrde från de översläende sjöarna när jag kom ombord på kvällen. Tidvattnet orsakade svåra strömmar i hamnen och vår trygga kajplats hade plötsligt förvandlats till ett inferno. Vid midnatt sattes poster för avgång. Risk fanns att vi skulle slitas loss från kajen. Wire efter wire brast med dova knallar och hela besättningen var nu på fötter.

Landgången föll mot fartygssidan med en smäll, när avståndet till kajen plötsligt översteg dess längd. En sjöman, till hälften över, lyckades i förskräckelsen klänga sig fast och klättrade snabbt upp på fartyget. Det artade sig till vår värsta natt dittills.

Sjöarna slog nu på med fruktansvärd kraft och vattnet forsade ned över kajen. Plötsligt, innan någon riktigt hunnit fatta det, lyftes en taxibil av vattenmassorna, tippade över kajkanten och försvann ner i djupet. Chauffören stod bredvid och stirrade med vitt uppspärade ögon.

På samma gång gick larret ”man överbord”. En löjtnant och tre aspiranter hade spolats med av jättevågen. Livlinor slängdes ut och ett par hissades upp, medan en bogserbåt räddade de andra.

Arbetet på kajen måste fortsätta, vilket innebar att livlinor och frälsarkransar fick kastas i flera gånger för att rädda sjömän, som plötsligt låg och kämpade i det blöta.

När morgonen kom hade blåsten avtagit något och lågvatten var i antågande. Vi passade därför på att ta in vad vi hade kvar av förtöjningsgods och vända stäven mot hamninloppet. Enligt planerna skulle vi ha legat kvar en dag till, men detta hade nu visat sig vara omöjligt. Nästa högvatten skulle ha försatt oss i samma situation igen.

Med kurs mot Sverige

Vi såg alltså Sao Miguel, den största av Azorernas nio öar, snabbt försvinna akteröver. Den höga sjön fick oss att surfa nordvärt med god fart. En styv bris knuffade på oss och vi hade plötsligt blivit goda vänner med väder och vind. Över ett rejält handslag glömdes allt gammalt groll.

Havet hade nu blivit alldeles lugnt. Vi förstod att vi, efter fyra dygns gång, låg i Engelska Kanalens södra mynning. Medan vi huttrande stod på däck, dök engelska kusten upp som ett smalt, grått streck vid horisonten. Det gröna vattnet låg som en gata framför oss och signalmännen fick värma upp sina fingrar i den ökande trafiken.

Tidigt morgonen den 21 mars passerade vi Dovers kritklippor medan temperaturen sjönk alltmer och en lätt dimslöja bäddade in oss. I vattnet var det nu bara plus 4 grader, mot 10 i den södra änden av kanalen. Allteftersom vi kom ut på Nordsjön ökade dyningen mer och mer och på kvällen var dimman så tät att vi helt fick förlita oss på radarn. Med halv fart kryssade vi fram mellan fiskebåtarna utanför Jylland. Medan vår sirén bölade ut sitt entoniga läte i natten var man fullt sysselsatt i radiohytten. Nödopen kom tät. En fransk trålare hade förlorat en man överbord och en dansk fiskekutter sände förtvivlat SOS, sedan den blivit rammad av ett större fartyg. Vi flerdubblade utkiken utan större förhoppningar.

När morgonen grydde frös vi ordentligt i den kalla blåsten, men kunde till vår glädje konstatera att dimman hade lättat. Måndagen den 23 mars var en stor dag för oss. Vid 11-tiden skymtade vi något som vi snart kunde identifiera som Pater Noster, fyren som utannonserar Göteborgs belägenhet på världskartan. Havet var helt lugnt och vi kände oss genast hemma.

Mycket mer fick vi inte se av Sverige, för snart kom ett flygplan dånande. Efter planet bogserades en s.k. korv och det var meningen att vi skulle öva luftvärnsskjutning mot denna. Ut mot havet stävade vi alltså motvilligt igen, medan lv-pjäserna avväjde det ena luftanfallet efter det andra.

Eftersom vi anlant en dag för tidigt, fick vi efter avslutad skjutning ge oss ut på en tur runt Skagerack för att nästa morgon åter infinna oss vid Pater Noster. Vi ankrade så utanför Marstrand där tullen gick ombord. Hela dagen stannade ”svarta gänget”, men hittade ändå ingenting utöver vad som anses vara normalt.

Så kom då onsdagen. Vi lättade med chefen för marinen ombord och gick i ”klart skepp” ned mot Göteborg, denna gången i uppvisningssyfte. Viceamiral Åke Lindemalm granskade med kritiska ögon vår stridsutbildning, men hade inget att anmärka på.

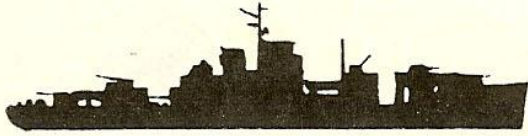
Utanför Vinga hälsade en helikopterdivision oss välkomna, vi hissade den långa vimpeln Hemlängtan och amiralen debarkerade. Klockan 14 löpte vi in i Nya Varvet, där klungor av anhöriga väntade. En halvtimme senare låg vi säkert förtöjda vid Sverige! Vi var äntligen hemma, rika på minnen och erfarenheter!



Vid Nya Varvet väntar anhöriga tålmodigt på Älvsnabbens återkomst. Resan är slut!



Det 2:a kvarteret ombord på Älvsnabben i tropikklädsel. Överst till höger aspirant Krabbe!



Mexico blev resans höjdpunkt. I Acapulco ställdes ett antal jeepar till förfogande. Vid ratten värnpliktige bagaren Jansson och i baksätet värnpliktige Sahlberg.

BILDSVEP FRÅN ÄLVSNABBEN

*Andre fartygsläkaren Håkan Sundell
konditionstestar aspirant Peter Krabbe.*

*Ett prydligt fartyg är tecken på gott sjö-
manskap. Aspirant Lagerlund målar an-
karkättingen.*

*Kyla och regn mötte i San Fransisco.
Vinterklädda långresenärer vid Golden
Gate-bron.*





Vi Neptunus
Havens och Havsdjupens Härskare
Vilja härmed göra veteeligt att
Peter Krabbe

denne dag ombord på H. M. S. ÄLVSNABBEN
passerat LINJEN, och att han därvid på övligt sätt och efter
håndvunnet bruk upptagits i NEPTUNI MÖNSTERRULLA,
samt att han för undfäende av denna vår stora ynnest föroetta
med vår helande MEDICIN, RAKATS, KLIPPTS och
slutligen vederbörligen DÖPTS.

Stilla Havet den 6 februar 1964



Neptunus

