



Några minnen, nedtecknade av Anders Friberg

Att segla med våra skonoter

De som fått möjligheten att segla med marinens skonoter Gladan och Falken har alla fått minnen för livet. Seglingarna har givit oss insikt om hur viktigt det är med god laganda för att klara de påfrestningar som havet stundom utsätter oss för. Men också minnen av fina dagar med sol och varma vindar. Och med oförglömliga upplevelser i de hamnar vi besökt under åren. Här följer några för mig minnesrika händelser förknippade med dessa expeditioner.

Elden är lös i Lysekil

Sommaren 1953 var jag fortfarande elev ombord men hade seglat flera somrar efter min första seglats med Gladan till England 1948. Jag fick därför tjänstgöra som biträde åt mastskepparna.

Ett veckoslut i juni låg Gladan och Falken uppankrade på redan utanför Fiskebäckskil i Gullmarsfjorden.

VO Gladan såg rök och lågor i Lysekil på andra sidan fjorden och hissade omedelbart signalflaggan Åke, som flaggan då benämndes, och tutade med hjälp av tyfonen morsesignalen kort lång kort lång (di da da di da, eller ”å jänta å ja”), Bägge signalerna innebar: Återvänd omedelbart till fartyget. De flesta av eleverna, som inte hade vakt ombord, var samlade på Tjo-banan, som dansbanan i Fiskebäckskil kallades. Signalen uppfattades och nere vid kajen väntade båten Ran, som körde över alla till Lysekil. Vi marscherade upp till torget under applåder från invånarna och anmälde oss för borgarbrandkårens ledare. Så klättrade vi upp för stuprören med vattenslangar och började spola vatten på alla de möbler, som brann i möbelaffären. Den vigaste av oss var vår Förste Skeppare, högbåtsman Bo Zettergren. Ägarinnan kom upprörd och ropade: #Spruta inte på mina möbler!# Men vad skulle vi göra? Det brann ju.

Intill låg järnaffären. Vi hjälpte till att få ut de gasflaskor och sprängämnen som fanns på lagret bakom butiken.

På andra sidan den smala gatan låg Systembolaget. Ett stort antal nyfikna karlar stod där och undrade om elden skulle sprida sig, från tredje våningen i möbelaffären till spritförrådet mitt emot. Vi hjälpte till att leda upp slangar på taket och kylde ner takplåten. Det blev nu ingen utdelning av rökskadad sprit!

Efter många timmar anlände förstärkning från brandstationen i Uddevalla och vi återvände till fartygen. Ett minne och en erfarenhet rikare. Staden ordnade så att vi fick ersättning för våra kläder, som blivit skadade av eld, rök och all klättring uppför stuprören.

En lektion i psykologi

På väg till eller från hemmahamnen Karlskrona ankrade skonotererna ofta i Matviken, en vacker och lugn vik i Blekinge skärgård. Vid ett tillfälle, sommaren 1962, skulle Befälhavande amiralen i Karlskrona komma ombord i Gladan för att inspektera fartyget och utbildningen av de blivande officerarna. Som försteofficer hade jag ansvaret för att fartyget var i bästa skick och ingen möda sparades för att allt skulle vara i god ordning inför inspektionen.

Vi hämtade amiralen med skeppsbåten, bemannad med tränade roddare och utrustad med guldkantat gigkläde, befälstecken och örlogsflagga. Amiralen äntrade ombord under överblåsning och hans befälstecken gick i topp. Inspektion förrättades och när alla var uppställda i stationen på däck, uttryckte amiralen sin tillfredsställelse med fartyget och utbildningen, dock med anmärkningen att en koj på aktra trossbotten inte var ordentligt beslagen. Jag blev bestört, då jag själv hade kollat att alla kojor var så hårt beslagna att de kunde stå rätt upp utan att falla ut som en vissnen tulpan. Vid middagen erkände fartygschefen, kapten Bager, att han medvetet hade slitit upp en koj. Hade amiralen inte hittat något uppenbart att peka på under inspektionen hade han inte blivit nöjd.

Besök i Amsterdam och Grimsby

Sommaren 1965 var Björn Atterberg divisionschef, tillika chef för Falken och jag fick mitt första år som fartygschef på Gladan efter många år som elev, biträdande mastskeppare och försteofficer. Björn, legendarisk seglare, racerbilsförare och helikopter-pilot, satte mig ständigt på prov genom att göra svåra manövrar och förväntade sig att jag skulle ta efter. Som t ex att segla in på Göta Älv och trots utströmmen ta mig in till Nya Varvet, vända upp i vind och lägga till utanför Falken, förtöjd vid kaj. Utan hjälp av motorn, en motor som gav rotation åt en propeller som konstruktören placerat styrbord akter i stället för midskepps för att ge en så effektiv roderverkan som möjligt vid segling. Jag bävade inför varje ny manöver med det arrangemanget. Men jag blev bättre och bättre.

Vi seglade bl a över Nordsjön till Amsterdam och till fiskehamnen Grimsby på engelska ostkusten.

Seglingen in till Amsterdam var spännande. Lotsen hade aldrig tidigare lotsat ett segelfartyg från kusten på den ca 12 distansminuter långa kanalen in till hamnområdet. Tiden då segelfartygsutbildning var ett måste för att få behörighet som lots var förbi. På strandängarna betade korna och tittade nog lite extra på fartyget som passerade med fulla segel. Det hade kunnat bli en bra bild för Bregottfabriken om den hade funnits då. Vi fick snart klart för oss att på en av broarna över kanalen passerade tågen med jämna mellanrum och på sekunden enligt tidtabell. Inget fick hindra den trafiken. Så det gällde att komma precis mellan två tåg, då bron kunde öppnas för en kort stund. Vid beräknade farten och reglerade förväntad passagetid genom att sätta och giga toppseglen, beroende på om vi var efter eller före avsedd passagetidpunkt. Lotsen såg lite förskräckt ut men litade på oss. Vi kom i tid till passage under öppnad bro och slapp göra någon neslig rundsväng för att därefter fortsätta in i hamnen och till vår kajplats. Det var första gången jag såg en dyktalb i utlandshamn och tänkte på det vi fick lära oss i skolan, att Hertigen av Alba, Duc d'albe, givit namn åt detta pålknippe, utplacerade utanför hamnen och förbundna med kättingar för att hindra de fiender, som ville inta staden från sjösidan.

Vi promenerade utefter floden Amstel och alla de små kanalerna, omgivna av vackra 1500-talshus, och besökte flera skeppshandlare av den gamla sorten där det doftade gott

av tjärat hamptågvirke. Vi köpte gamla block, talg till handlodet och märling att klä nygjorda ögonsplitsar med. Två antika fiolblock har jag fortfarande kvar som påminner om en fantastisk tid.

Så seglade vi vidare över till engelska ostkusten och besökte Grimsby, framför allt känd för sin fiskeindustri. Vi blev inbjudna till en familjen med två barn, som bodde på en gård utanför staden. Innan vi satte oss till bords berättade föräldrarna att de med jämna mellanrum tränade barnen i att ta sig ut från övervåningen om det skulle börja brinna. En repstege satt fast innanför fönstret i barnkammaren. Barnen hivade ut stegen och svingade sig raskt ut och ner på marken. En fin uppvisning. Jag tänkte att många hushåll skulle behöva något liknande om det börjar brinna i farstun och i trappan.

Vi fick en god middag och samtalsämnet handlade om det för inte så länge sedan genomförda tågbrånet, då åtskilliga miljoner pund stals. Rånarna hade varit mycket skickliga och hade inte lämnat några spår efter sig. Vår diskussion handlade mest om hur de skulle göra för att få alla de ”svarta” pengarna att bli vita. Et spännande samtal, som dock inte resulterade i någon perfekt lösning.

Segling med journalister

Under en segling från Stockholms skärgård till Karlskrona hösten 1965, med enbart nyckelbesättning, fick några journalister, bl a Åke Janhem från Till Rors och Fred Bremberg från Expressen möjlighet att följa med. Bremberg visade stort intresse för hur det var att segla som elev ombord i ett segelfartyg där allt sköts med handkraft. Vi visade hur det gick till att hissa segel och att vända genom vind, hur man skrubgade däck med sand och vatten, och hur det var att äntra upp i riggen för att skifta halsar på toppseglen och hur det var att stå utkik uppe på fockmastens salning. Janhem som var van vid sjön och båtar intresserade sig mest av hur navigeringen gick till med de primitiva instrument som stod till buds. Han skrev, efter att ha mönstrat av i Kalmar, att vi var dåliga navigatörer i motsats till Janhem själv som, trots våra primitiva hjälpmedel, visste exakt var vi var.

Redan vid passage av Dalarö hade Fred Bremberg dock fått nog. Han bad att få bli ilandsatt och det fick han naturligtvis. Dagen därpå kom Expressen ut med en löpsedel, där det stod: ”1600-talsutbildning på flottans segelfartyg”. När vi kom i hamn i Karlskrona ringde Marinens Pressofficer, kommendörkapten Bertil Erkhammar till mig och frågade om jag hade sett löpsedlarna. Det hade jag naturligtvis inte. Jag läser aldrig löpsedlar, framför allt inte kvällstidningarnas. Men Expressen måste jag naturligtvis köpa. Där hittade jag en artikel av journalisten Fred Bremberg, som innehöll en insändare från en blivande läkare, som tillsammans med ett antal andra läkaraspiranter fått möjlighet att segla med skonerna. Marinens överläkare tyckte att det var en lämplig grundutbildning för dem som ska vara med att bädda för god sjukvård i krig och fred på våra fartyg. Den läkarstuderande som skrivit insändaren hade definitivt inte trivts ombord och hade av mig skickats upp ett varv i riggen som tillrättavisning för att han hade sparkat omkull en burk med putspomada (mässingsputsmedel). Pomadan rann ut på däck, som missfärgades. Med hjälp av krita och vatten, hoprört till en pasta, kunde fläcken täckas. När vattnet torkade sög krita upp den oljebaserade pomadan.

Konsekvenserna av artikeln och min metod att tillrättavisa elever blev jag kallad till förhör av Militieombudsmannen. Jag förklarade för honom att eleverna måste lära sig att vara aktsamma om materielen och att en omedelbar tillrättavisning var en effektiv åtgärd jämfört med t ex permissionsförbud flera dagar efter förseelsen. MO accepterade förklaringen jag gav till mitt agerande och ärendet var avslutat.

Däremot fick artiklar och insändare i Expressen konsekvenser för unga studenters intresse för utbildning vid Sjökrigsskolan. Antalet ansökningar till KSS det kommande året var större än någonsin.

200-års minnet av franska revolutionen

Min sista sjökommendering var ombord i Gladan, sommaren 1989, fyrtioett år efter min första seglats över Nordsjön som bredfockegast på samma fartyg. Många fina, om än suddiga upplevelser, har jag kvar från dussinet seglatser. Delar av den sista resan finns dock i gott minne, seglatsen över Nordsjön och i Engelska kanalen till Normandie, uppför floden Seine till Rouen, där 200-minnet av den Franska Revolutionen högtidlighölls med pompa och ståt, under devisen "Les voiles de la liberté" (Frihetens segel), med segelfartyg från hela världen på plats.

En inbjudan från borgmästaren i Rouen, Jean Lecanuet, hade givit oss anledning att ändra färdplanerna. Vi kompletterade de nautiska handlingarna med segelbeskrivningar av och tidvattenuppgifter om Seine, från havet de slingrande sextiofem distansminuterna upp till Rouen. Och så slukade vi böcker, inte minst Hermann Lindqvists bok om Napoleon och franska revolutionen.

I början av juni lämnade vi Östersjön och kom, via Kielkanalen, ut i Nordsjön. Vinden var som vanligt västlig med ett evigt kryssande mellan borrtornen. Jag tänkte tillbaka på min första resa 1948 då Nordsjön var ett rent och jungfruligt hav, fritt från järnmonster. Trots ett idogt räknande på kurs över grund med aktuella tidvattenströmmar tangerade vi ett par gånger den osynliga gräns innanför vilken borrtornen av naturliga skäl hävdar sitt revir. Bevakningsbåten frigör sig från det eldsprutande monstret, sätter fart mot inkräktaren och avfyrar raketer som prejskott. En imponerande styrkedemonstration. När vi kom till Pas de Calais hade vinden vänt och vi kunde utan tidspress segla för öppen vind mot Honfleur, där flodlotsarna otåligt väntade på att snarast föra oss till Rouen. Vi avböjde vänligt men bestämt, ankrade och redde fartyget som sig bör för ett besök, varefter vi inväntade en, med hänsyn till tidvattnet, lämplig tidpunkt för att börja färden uppför Seine.

Strax efter midnatt kom lotsen ombord och vi navigerade mot mynningen. Floddalen var täckt i tät dimma och utan radar hade företaget varit omöjligt. Vi hörde lastfartygen och pråmarna som passerade på några meters avstånd, men såg dem aldrig. Vi sextiden på morgonen skingrades dimman och vi kunde se floden och kullarna för första gången. Jag kom att tänka på den sång som jag hörde 35 år tidigare på en grammofonskiva hos min flickvän och blivande hustru i vardagsrummet hos familjen Hjelm på Karlbergs Slott. Yves Montand sjöng, små korta stycket, nästan som små notiser i en tidning. Den började och slutade med: "Le soleil luit sur les villes et sur les champs, tous les bas un paysan, suit sa charrue en chantant". Eller på svenska: Solen lyser över städer och över fälten, och där borta går en bonde bakom sin plog. Men mitt i sången kom en strof om

floden Seine: La Seine plie sous les ventres des chalants, sur les berges des enfants s'enlacent en souriant. Eller: Seine slingrar sig under kolpråmarnas magar och på sluttingarna springer barnen om varandra under glada skratt. Några timmar senare kunde Gladan lägga till inne i Rouens hamn bland ett femtiotal stora segelfartyg. Kajerna var invaderade av båtentusiaster. Man uppskattade antalet besökare i Rouen under festligheterna till över tre miljoner.

Många fartygschefer hade bjudit sina fruar att komma till Rouen för att med sina män fungera som ambassadörer för sina respektive länder. Även jag hade bett min hustru att komma och delta i festligheterna. Dåvarande svenske ambassadören i Frankrike, Carl Lidbom hade föreslagit att Rouens borgmästare, som kandiderade till presidentposten samtidigt med Mitterand, skulle inbjudas till lunch på Gladan. Till vår stora glädje accepterades vår inbjudan och det var för oss en ära, vars storhet vi lyckligtvis inte förstod förrän senare och därför inte besvärades av.

I god tid före lunchen städade hamnpersonalen området kring landgången, den röda mattan rullades ut och kravallstaket kom på plats. Ett bud kom med ett fång blommor från Borgmästaren till min hustru. En bukett så stor att vi fick sätta den i en hink.

Borgmästarens pressekreterare kom ombord, dels i egenskap av personlig rådgivare till borgmästaren, men också (och kanske främst) för att kontrollera att de nordiska barbarerna skulle kunna ta emot borgmästaren på ett tillbörligt sätt, d v s att vi kunde följa protokollet för mottagande ombord, med titulering, placering vid bordet, att vinet kunde godkännas o s v. Jag sände en tacksamhetens tanke till Sjökrigsskolan som hade givit mig elementär uppfostran i internationella umgängesformer. På exakt utsatt tid kom han, bevakad av ett enormt pressuppbåd. Givakt beordrades, överblåsning utfördes med stor känsla under det att borgmästaren hälsade på flaggan och hjälptes ombord av fallrepspojkar. Så kunde vi då utbyta hälsningsfraser och jag presenterade min hustru och mina officerskamrater.

Efter ett glas champagne på halvdäck satte vi oss till bords i gunrummet och sedan vi högtidligt höjt våra glas för Frankrikes president och Sveriges konung, började en livlig konversation. Christer Svensén, vår fartygsläkare, min hustru Viveka och jag stod för värdskapet och gjorde allt för att föra en lättsam men givande konversation på franska. Vi kunde med glädje konstatera att borgmästaren uppskattade den informella stämningen.

Borgmästaren visade sin uppskattning genom att, efter lunchen, köra min hustru och mig till Porslinsmuséet, där han lämnade över ansvaret till museichefen, för guidning och erbjöd oss att välja vad vi ville ha i butiken.

Den 14 juli gick av stapeln som sig bör med en parad i vilken alla besättningar deltog. På kvällen dansades överallt, till äkta fransk dragspelsmusik och fyrverkeriet överträffade det mesta vi tidigare skådat. Kort sagt, fransmännen visade sin kapacitet att göra livet till en fest.

Någon dag senare bjöd Borgmästaren alla fartygschefer med fruar på lunch i Stadshuset. Ett tjugotal olika språk surrade i luften, och på ett och annat sätt kunde vi föra en angenäm konversation med våra grannar. Intill mig satt en rysk officer från fullriggaren Mir (som betyder fred).

Han måste ha varit en politruk för han sprang upp med jämna mellanrum och gav order eller förslag till den ryska fartygschefen. Jag bad honom slappna av och delta i vår konversation, men han gick inte att övertala. Vid honnörsbordet satt som hedersgäst vår ambassadör, Carl Lidbom, och när han hade fått sin dessert, reste han sig upp och tackade å allas vägnar för att vi hade fått vara med och fira Frankrikes tvåhundraårs jubileum och deklarationen om mänskliga rättigheter, under mottot Les Voiles de la Liberté, frihetens segel. Så var lunchen plötsligt slut innan vi, längre bort från honnörsbordet, fått någon efterrätt serverad. Men man kan ju inte få allt eller som man brukar säga:” vi hade i alla fall vackert väder”. Skämt åsido, en fantastisk lunch. Borgmästaren passade på att överlämna en vacker sidensjal till min hustru, som tack för lunchen ombord i Gladan.

Finalen närmade sig. Havets segelgiganter lossade sina förtöjningar och började seglatsen ned för Seine genom att för fulla segel defilera förbi borgmästaren med uppvaktning på den upphöjda hederstribunen. Orkestern spelade Marseljäsen och den nationalhymn som passade till varje förbiseglande fartyg. På båda sidor om floden längs stränderna och på sluttningarna myllrade det av åskådare, särskilt i flodkrökarna där franska televisionens kamerateam filmade fartygen i alla målvinklar från skyliftperspektiv. Jag hade bjudit Hermann Lindqvist att delta i seglatsen på Seine, men han föredrog att stanna i Paris. Som tur var visste han inte vad han gick miste om.

Vid flodmynningen avslutades denna imponerande parad och fartygen lämnade successivt sin plats i kolonnen och satte kurs efter eget skön. Vi utbytte avskedssignaler och så blev livet ombord i Gladan åter normalt, utbildning, segelexercis och vakthållning, med välkomna avbrott såsom skaffning och vila. Vid ankringsplatsen utanför Le 'Havre hittade jag en franc i fickan. Den var sliten, med jag kunde ändå tyda inskriptionen LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ. Men jag saknade LA GLOIRE.

Besöket bakom järnridån

Mitt sista minne från seglatsen med Gladan 1989 var förberedelse för och genomförande av besök i Tallin, som då ännu låg bakom järnridån. Jag hade hos Försvarets Kommandoexpedition begärt att efter ett besök i Kotka, längst in i Finska viken, få stifta bekantskap med estländarna. Jag fick snart klart för mig att chefen för marinen inte gillade mitt val, men försvarsministern gav sitt samtycke.

Innan vi lämnade Stockholm blev jag kallad till marinstabens underrättelseavdelning för briefing. De ville att jag skulle inhämta så mycket kunskaper som möjligt om Tallins örlogshamn, om därvarande sovjetiska fartyg och anläggningar iland. Jag upplyste dem om avsikten med besöket var ett fredligt, vänskapligt umgänge med våra estländska grannar, som vi har en gemensam historia med. Vi avsåg därför inte bedriva någon underrättelseverksamhet.

Så var vi, efter ett besök i Kotka, på väg till Tallin i medvind. Vi förtöjde inom den örlogsmarina, slutna delen av hamnen och förstod omedelbart att de hindrade alla vanliga estländare från att komma nära fartyget.

Vi fick en rysk förbindelseofficer, Kapitan 3 ranga Sergej Volkov som följde med oss på alla officiella arrangemang. Han talade bra engelska. Själva hade vi med oss en tolk, Jüri Selling. Han var reservofficer i flottan och då hamndirektör i Karlshamn. Född i Tallin, kunde han både estniska och ryska.

Vår marinattaché i Moskva, Kommendörkapten Lennart Stenberg, tillika ackrediterad i Estland, kom för att bistå oss. Själv fick jag en rysk officer, Kapitan 1 ranga Genadij Zaporoschskij på halsen som följde mig vart jag än gick. Tjugofyra timmar om dygnet. Jag fick ingen möjlighet att utan "livvakt" gå ut på sta'n för att träffa och tala med estländare. Den enda estländare jag samtalade med var borgmästaren vid vår officiella visit i stadshuset.

Värd för besöket var chefen för den marina basen, Konteramiral J P Belov. Vid vårt besök i hans stabsbyggnad visade han med stolthet sina stora oljemålningar med Lenin, talande till massorna, och med pansarkryssaren Potemkin, där manskapet myteri 1905 blev början till den ryska revolutionen.

Förbindelseofficeren, kapten Volkov, följde mig till banken för att växla till rubel, en rubel för tio kronor så att jag kunde köpa frimärken. Den svarta växelkursen var 10 rubel för en krona, vilket våra pojkar fick. De kunde roa sig för pengarna, tillsammans med estländska ungdomar.

På vägen tillbaka från banken tyckte förbindelseofficeren att vi skulle titta in i de ryska officerarnas egen butik, där man kunde köpa det mesta såsom sprit, tobak, kosmetika, frukt och konserver för en ringa slant. Dock bara varor från Warszawapaktens länder.

De ryska officerarna visade med all tydlighet att de hade oinskränkt makt över Estland och estländarna. Vi hade väl trott att vi skulle möta någon estnisk officer, men antingen fanns de inte eller så fick de inte synas. Även om jag inte fick chansen att obehållat gå ut på stan är jag glad att den övriga besättningen fick träffa estländare, roa sig och utbyta tankar om tillvaron utanför och innanför järnridån.

I programmet ingick, av tradition, nedläggning av krans på den okände soldatens grav. En fin, värdig ceremoni. Inga estländare var närvarande, enbart ryssar förutom vi själva från Gladan, samt tolken och marinattachén. Och en svensk örlogsflagga. På gatan utanför parken, där monumentet stod, såg vi många estländare, som verkade undra vad vi höll på med.

Detta var för mig det sista besöket bakom järnridån innan den gick upp i rök. (Tidigare hade jag gjort tre besök bakom järnridån, ett i Moskva, när min svärfar var försvarsattaché, ett besök i Gdynia, med 11. torpedbåtsdivisionen och ett i Leningrad med 1. jagarflottiljen)

Först tjugofyra år efter vårt besök i Tallin fick jag av vår dåvarande marinattaché några tidningsurklipp från besöket, översatta till svenska. Där stod att de svenska officerarna nedlagt en krans på de ryska frihetskämparnas grav. Idag förstår jag att det kanske var tur att jag inte visste vad vi gjorde. Hade jag fått veta det medan vi var kvar

i Tallin, hade jag omedelbart lämnat hamnen och återvänt till den fria världen, oavsett de konsekvenser det kunde ha fått för våra relationer och min karriär.

Min hustru och jag gjorde en rundresa i Estland år 2014. Det var som att komma till en ny värld, jämfört med hur det såg ut innan Sovjetunionen tappade greppet om landet. Minnet av hur det såg ut bakom järnridån ger en tydlig bild av vad som skulle kunna bli följden om Putin fortsätter sina ambitioner att annektera länder som han anser tillhöra Storryssland. Jag är tacksam att ha fått erfara hur fruktansvärt det var (och är) att leva i ett förtryckt land.

Här tecknade minnen från Flottans skonerter Gladan och Falken vill jag avsluta med att uttrycka min enorma glädje över att ha fått segla med så fina, duktiga och varmhjärtade kamrater, som lärt mig så mycket.

Björn Atterberg, som var min lärare i att manövrera med segel utan propellerhjälp. Björn som, med sin kunskap från seglingar som ung på vetetraden Sverige-Australien hjälpte marindirektören Tore Herlin att forma Gladan och Falken.

Mina kamrater under min sista segling 1989:

Torben Holmberg, min sekond, trygg, lugn, skicklig seglare.

Thomas Falk, Robert Lange och Jerker Schyllert, mina mastskeppare, som lärde eleverna sjömanskap, tro på sin egen förmåga och att vad man kan åstadkomma när man samarbetar.

De har alla varit flottan trogna och är det fortfarande i någon form när vi nu ska fira skonerternas 75-års-jubileum, samma år som Flottan firar 500 års jubileum.

Thomas Falk, FC Skonert under många, många år, tillika DC, har gjort ett fantastiskt jobb med att skapa en fin anda ombord, och med en befälsföring, som är helt rätt i dagens samhälle. Och har gjort ny Handbok i segelfarygstjänst, som kommer att var väl användbara så länge fartygen finns kvar som plattform för grundutbildning av örlogssjömän och blivande befäl. Thomas blev, för ett och ett halvt år sedan, befördrad till kapten, på egna meriter, den finaste, mest motiverade utnämning jag kan tänka mig.

Robert Lange har delat med sig av sitt enorma kunnande av hur däckstjänsten ska fungera och seglen ska hanteras i alla tänkbara väder. Och med ett lugn, som gör att alla känner trygghet även när det ”brallar på”.

Jerker Schyllert blev, efter Krigsskolan, snart både FC och DC på skonerterna. Men idag är han FC HMS Orion, signalspaningsfartyget, och kommer att få ta emot HMS Artemis, som övertar signalspaningsuppgiften, så snart hon är operativ.

Varmt tack för era insatser.

Det är nu sedan många år slutseglat för min del men många underbara minnen finns kvar av alla jag fått segla med, av hårt väder och av vackra solnedgångar.

Mina allra bästa, oförglömliga stunder ombord var att som elev, vid vändning, få äntra upp till salningen på förloppen, ut på borgstaket, hålla stadigt i fischerman lejdare, vänta på att halshornet ska komma i rätt höjd, ta halsen över fischermans lejdare, hoppa ner på pikefallsgångarna med halsen och föra den i lä om pikefall och i lovart om gaffeln och låta den glida ned på seglets buk och ropa ”hals i däck”. När jag ser schimpanserna på Kunskapskanalens naturprogram hoppa omkring från gren till gren, känner jag ett visst släktskap med ”klätteraporna”.

Tack för fina år på skonerterna
f.d. elev, biträdande mastskeppare, Sekond, FC och DC

Stockholm i april 2022

Anders Friberg

