

Farfar Nils Theodor Forssbergs berättelser, nerskrivna 1904.
Född i Gävle 12/10 1843, död i Söderhamn 29/4 1919

Redan vid tidigare år drogs min håg till sjön, och skolan med gymnasium i Gefle låg vid den tiden med ena sidan till Storån och andra sidan eller fasaden mot östra Lillån och Bångska skeppsvarfvet rätt deröfver.

Att jag och många af dåvarande kamrater hade våra käraste lekplatser nere vid vattnet var ju gifvet. Otaliga äfventyr och farligheter utsatte vi oss för der, såsom att vid islossningen bända loss stora isflak i Lillån och segla ut i Storån som af strömmen blef förr isfri.

På andra stranden af Storån var laxnot varpet och under sommarmånaderna drogs noten anhvar timme ofta med godt resultat. Wi kunde godt från vår strand räkna laxen som togs ur noten på stranden rätt öfver. Jag minns en gång som jag räknade öfver 90 st, också var laxen ej så dyr den tiden, 5 kron. = 8,5 kg. Så hade vi nöje af att se fartygen gå af stapeln på Warfven och ofta kunde sjösättas öfver dussinett större och mindre segelfartyg, att vi en och annan gång slank oss ombord vid sådana tillfällen var ju gifvet och en gång utverkade Rector Sälggren att skolans elever, samtliga som ville, fick vara med på det största, som då löpt af stapeln i Gefle från Bångens warf. Det fick namnet "Sverige" och mätte c:a 1000 ton dw, men efter detta byggdes större och större så långt bredden af ån tillät. Fartyget skulle vara stopp när fören släppte bädden att ej aktern törnade i sjöbodarne på andra sidan ån hvilket en gång inträffade.

Wid 13 års ålder hade jag gjort från mig 4 klassen och skulle vårterminen i 5^{te} men hade efter mycket bråk och kält med min far fått löfte att göra som jag ville, fortsätta eller sluta i skolan och förstod jag ej bättre än välja det sednare. Jag var med och lärde mig litet snickeri på min fars verkstad och vintern derpå gick läste för prästen. På försommaren utverkade min far att jag skulle få plats som kajutvakt med Capt. Jönsson Bark "Scandia" som wid warfvet rustade ut för långtur. Jag började derfor som då kallades shåa, arbeta ombord och hade första veckan ingen aflöning. Sedan fick jag nöja mig med 20 shilling om dagen, ca 40 öre.

Så gick en tid, till fartyget blef lastat ock vi skulle på Sjömanshuset och mönstra och det skedde på Midsommarafton år 1858.

Fick hela 8 kronor i månaden, som kajutvakt, och fick disponera ett kryp in i däckshytten vid nergången till kajut trappan och hade åfvanför mig compassen och lampan och för resten intet af dagsljus i skrubben. Kaptenens kajuta var på den tiden längst akterut under däck. Några dagar efter mönstringen var att infinna sig ombord och snart bar det i väg från Gefle redd.

Inklusiv Kapten voro vi 14 mans besättning och En Passagerare Per Stenfeldt de flesta af oss födda i Gefle.

Den tiden var att gå genom öregrundsgrepen böt lots i öregrund. Kommen utanför Svartklubben fick vi litet vind och sjö, så jag kände mig något sjösjuk och hade nog en invärtes känsla af att jag hade det bättre hemma, men det fick gå fort öfver, för det var ej tid att vara sjösjuk, då man skulle vara med och hjälpa kocken laga maten i Kabyssen, Kocken Pelle Waxin var också nybörjare, men det gick ju skapligt nog. Så skulle städas, hållas rent i Kajutan duka och diska mm. frtoset kunde jag inte tåla till att börja med, men jag fick öfvervinna det ock.

Så gick det genom östersjön och ut i Nordsjön der vi hade en svår storm innan vi kommo till vår destinationssort London. På Themsen låg dåtidens största Fartyg Great Eastern nyss gången af stapeln. Det var ju Englands stolthet, skulle öfverträffa America som hade verdens största Segelfartyg. Det finnes många beskrifningar tänker jag ännu öfver vidundret. Det hade sidohjul och propeller. Det kom aldrig till någon egentlig nytta. Användes en tid att utlägga första

telegrafkablarne öfver Atlanten till America. De som förtjänade mest på det fartyget voro de sista Egarne köpte det för skrotvärdet och sprängde det.

Det var alt litet konstigt och märkvärdigt, för oss ungdomar, att segla uppför Themsens den tiden. Tugbåtar fans nog , men nog fingo vi segla och drifva med tidvattnet ibland. Tusental fartyg och läktare och säkra lotsar och Watermän skulle det vara att manöfrera sig klar bland dem.

Wi ankrade till sist, om jag ej misstager mig vid Regents kanal fick der lossa trälasten i läktare. När lasten var lossad gingo vi tvärs öfver Riveret och ini Clyde torrdocka och Kopprade. Medan vi låg i dockan hade vi besök af ena Redaren Fredh Luth som för tillfället var i London. Af hans och Captens samtal hade den uppfattningen, att de var bjudna £3-10 per ton för Rislaster från Ostindien, Akyale, men ansåg att de möjligen kunde sluta bättre frakt derute.

Den 12 Augusti kommo vi ut från torrdockan på Riveret och hade straxt föröf oss en amerikansk bark som hette " Clara" egendomligt nog då det var Clara dagen och min yngsta syster bar det namnet. Jag var ej många gånger i land, men i Svenska Kyrkan var jag, den låg vid Princess Square. Nu är ny kyrka i Westend. Första tunneln hade nyss blifvit färdig under Themsens och det var något att beskåda.

En Geflebo Wickman var Skeppshandlare och hade sitt shopp i Minoris der var jag en gång med Capten, jag skulle väl porträttera mig och sända min bild hem, men det var ett dagerotyp och var ej för vackert. Fotografi fans den tiden ej ens till namnet

Tog in barlast, seglade till Sunderland lastade stenkol för Point de Galle Ceylon. I Syd Atlanten under resan fylde jag 15 år. En större komet var synlig en längre tid både Norr och Söder om Euqvatorn (Donati). (Passerat linien första gången)

Som vi skuro densamma temligen långt Westligt kommo vi bra nära Brasiliens kust, men sigtade den ej. I stället när vi kommit ur SO pasaden passerade vi tätt under Trinidad och Martin vaz Rock. Den förstnämnda en liten obebodd ö antaglig omkring 50 fot öfver vattenytan. Något grönt och enstaka trån växte på platån. Martin vaz är några klippspetsar uppspringande från hafsytan ej särdeles höga. Då vårt mål var Ceylon hade vi ej något under Cape Good Hope att göra hvarför det ej sigtades.

2:a ggen linien.

1859 i Januari nalkades Ceylon och då vi knappast sågo land, kom en canot gjord af en urhållad trädstam med utriggad mindre trädstam på ena sidan, stort spetsigt segel, bemannad med 3 infödingar emot oss. Som det var frisk bris liksom flög den på vattnet och seglade lätt och ledigt rundt vårt fartyg fast vi hade alla segel i toppen. ändamålet var att i tid försäkra sig att bli båtkarlar i hamnen under Fartygets vistelse der.

I Point de Galle var jag i land en gång med Styrman Linde, och blef jag storligen förvånad att ungdomen gingo i paradisträgt de äldre hade väl ett skjynke eller en särk rundt lifvet. Sjelfva staden var väl bebyggd och omgifven af murar. Guvernören och Europeer hade sina boningar derinnom. Utom murarna var tillhåll för muhamedanska befolkningen. Wi hyrde en 2 hjuling, Rickshaw och körde för att se oss omkring. Körkarlen sprang bredvid. Wi kommo till en skog af Cocosträd och såg der huru infödingarne spunno garn af den beredda Cocosnöt basten. Wistelsen på Ceylon var rätt angenäm ej öfverdrifvet varmt, nätterna svala. Hvarje morgon bragte oss landbåten frisk frukt deribland friska cocosnötter med kylig välsmakande mjölk annanas och bananer, söt potatis mm. Vid slutet af vinstandet börgade Regntiden sätta in der, då var det att passa på och fylla vattenlaget, när det var fullt pluggades spygatten igen så att vatten samlades på däck och då blef det stortvätt alla orena kläder fram, hade vi ej baljor och tunnor att tvätta i så hade vi däck till tvättbalja.

Vi seglade i balast från Ceylon samtidigt med en Engelsk bark och en Tysk skonare lastad med cocosnötter och förhyrd af en fransk General med familj och tjänare. Alla hade vi samma mål Rangoon och naturligt skulle det bli kappsegling, som utföll så att Engelsman och vi kommo samtidigt. Tyska skonaren sågo vi ej mer.

I Rangoon blef uppehållet blott några dagar. Då ej last stod att få afslutades för rislast från Mulmain dit vi afseglade och uppnådde efter några dagar. Vid uppsegling efter floden inträffade en händelse som hade kunnat bli ödesdiger nog för mig. Styrman befalde mig kasta loss fockbrassen, hvilket jag ock gjorde, men på ett sätt som ej var i almänhet brukligt, i det jag stod ett stycke ifrån och slängde loss den från nagel bänken och väl var det, ty när brassen kom loss slängdes en liten grön orm med in på däck. En del af besättningen kom ju för att se på ormen. Konstapeln bussade vår stora hund på densamma med följd att ormen högg fast i hundens nos för en kort stund men slängdes till sist bort och dödades. Hundens hufvud svälde förfärligt Lotsen påstod att hunden skulle dö af bettet, ty det var en bland de giftigaste ormar der i landet. Kapten var ledsen öfver händelsen ty han hade kort förut blifvit bjuden en ovanlig stor summa penningar för hunden. Märkvärdigt nog gick hunden igenom och efter några dagar började svullnaden ge med sig och hunden blev bättre.

Efter intagen last af halfskalad Ris (paddy) afseglade derifrån i Maj, just som regntiden började, till Fahlmouth för order. (3:e gången öfver linien) Anlöpte St Helena för Proviant. Kapten och passageraren var i land. Stenfeldt besökte Napoleons graf och hade med sig en hop Cypresskottar derifrån hvaraf jag erhöill några stycken som minne.

Kapten Falkenberg med Barken "Hebe", för samma Rederi låg också der, och som vi fingo provianten tidigt ombord på dag Kommo Kaptenerna också tidigt på e.m ombord och det vardt ju frågan om hvem som först kom till segels. Det blef alt vi ty vi hade alla segel satta till och med läsegel innan de hunnit lätta ankaret och satt underseglen.

Vi hissade lanterna under gaffeln ifall de seglade bättre och kunde hinna oss, men gamla "Scandia" var alt bättre seglare än den Nyare "Hebe" vi såg aldrig en skymt af den sedan.

På eftersommaren anlöpte Fahlmouth (4:e gången linien) och fingo order för Antwerpen dit vi anlände i Augusti. Som vi ej fingo koka ombord fingo Kocken och Kajutvakten vistas mest i land för kokningen, det var rätt besvärligt. Många episoder som voro värdt att tala om, men det skulle bli alt för långrandigt, alt gick ut på att plocka sjöfolk på deras surt förvärfade slantar och de som kommo från långa resor voro mest eftersökta.

Som det var ovisst om fartyget skulle ut igen och det började lida mot hösten bad jag kapten Jönsson att få afmönstra hvilket jag äfven fick, och han skaffade mig hemresa med i Malmö hemmahörande Skonaren "Chapman" som låg färdig med last af Styckegods till Stockholm. Jag hade det mycket bra ombord der. Efter några veckor anlände dit der min far var mig till mötes.

På den tiden fans ej annan än optisk Telegraf. Befästning på Rindön hade just börjat. Jag fick följa med Kaptenen för att telegrafera, men vet ej om han lyckades för tjockans skull. Electrisk fans ej då, semafor. Arbetet på Rindön utfördes af fästningsfångare.

Wintern 1859-60 blef hemma och läste Navigation och fick 2ra Styrmans examen försommaren 1860. Sedan gick på åtskilliga Riggingsarbete till slutet af Juli då jag mönstrade som Jungman i Barkskeppet "Helena" nyss försåld till Söderhamn med Gustav Edling hufvudredare.

Som far min var med på 1/4 del så skulle jag ut med fartyget.

N. Westerberg var Capten och Kramer 1:a Styrman. Afseglade med London som destinationsort. Anlände dit och lossade lasten i Sorry Comersial dock. Torrdockade och dref fartyget i botten. Tog in barlast af Singelgrus och afseglade med Störjungfrun som orderplats den 29 Sept 1860. Stormig resa öfver Nordsjön. Barlasten kastades åt St bords sidan och det ena seglet efter det andra måste bergas de flesta blåste sönder och till sist lågo vi bi för topp och tackel. Natten till den 3:e October

var särdeles ruslig och mötte flera fartyg segel slitna ram ponerade i riggen och fara att collidera var särdeles stor. I dagningen sågo Jutland och dref närmare land. Då vi ej hade segel att sätta äfven om vi kunnat och vinden var rätt på land beslöts att segla rätt iland om vi kunde få fartyget att falla af. Wi skulle då få upp svigtad klyfvare och 2 af de äldre skulle verkställa detta men de hunno knapt få upp en del af seisingen förrän vinden tog fatt i seglet och slet det i trasor och det var med stor nöd de två, räddade sig ombord igen.

För att utföra den åstundade manöfvern, fans ej annan råd än att börja kapa kryssmasten, när den gick öfverbord klämtade skeppsklockan som var fast vid densamma, hvarvid Båsman Rundqvist ropade 8 glas, hvarför vi andra af besättningen måste dra på munn och ge till ett skratt fastän faran och måhända döden stod för våra ögon.

Under den tid som användes för mastens kapande hade fartyget stött på, tagit botten, den ena brottsjön efter den andra gick öfver oss, så det var att hålla sig fast bäst man kunde, fartyget lade sig mer på sidan och bottenplankorna till en del slagits ut så större delen af barlasten skjöts ut. Då återstoden af fartyget blef lättare kastades det för hvarje störtsjö närmare land och folket på stranden kunde genom tecken och skrik ge tillkänna att låta fockmasten stå okapad. För att söka få någon förbindelse med land och bli bergade försöktes med lodlinan bunden vid en frånsliten sidport om den kunde af sjön kastas på land. Till sist lyckades det för strandfolket att få fatt i port och lina och fästad vid linan få en af våra trossar iland. Landfolket höll ändan styft när den delen af densamma som fans ombord fästades.

Nu upstod frågan hvem som skulle först visa vägen och ge sig af på denna farliga färd, och det blef jag som var lättast och kanske minst, kunde simma, som det sades, de skjutsade mig iväg. Hvad hjälpte simkunnighet i dess bränningar! Följden blef den att jag uttröttades för hvarje doppling jag fick i sjöarne och slutligen släppte taget i trossen och höll just på att komma med baksjön ut igen, då en af fiskarena sprang ut och i sista ögonblicket, högg fast i mig och ryckte mig på stranden, halvdöd.

Fartyget kom ju närmare och de som skulle bergas i land efter mig, blefvo fastbundna med lodlinan och halade i land af fiskarena. På det viset kom de flesta i land äfven Capten. Som jag kryat till mig, kom han efter någon stund till mig med begäran att jag skulle ge mig ombord igen och ta reda på hans kläder i Kajutan under däck. Jag var ju ej så lifvad för den saken, men efter något parlande, så bunde jag linan om lifvet och de få som voro kvar ombord halade mig genom sjön dit igen. Kommen ombord hade jag att krafla mig efter däck upp till Kajut kappen hvilket ej var så lätt, då det stod nästan rätt opp.

När jag kommit ner för Kajut trappen ett stycke och skulle förbi Styrmans hytt står dörren öppen, och han sjelf, trankilt nerpackande sina mobiljer i Kista och säckar. Han frågade hvad jag ville, när han fick höra att jag skulle ta reda på Capt saker, så sade han, "det kunde han gjort sjelf". Sannerligen hade han rätt, ty jag hade stor svårighet att komma dit, hans hytt låg på styrbords sidan, som låg i vattnet, alla saker som kunde flyta simmade omkring i vattnet. Jag fick väl tag i Capt Sjösäck och krafsade ihop i densamma hvad som jag kom öfver, huru jag och säcken kom opp och i land, mins inte jag, men till sist hade väl Styrman hans och en del af besättningens saker kommit i land.

Mitt eget gods hade jag ej tagit reda på ut-tröttad som jag var, var jag alt för glad att komma undan med lifvet, och tillsist då alt som vi fått i land blifvit lastade på kärror efter några hästar, anträdde marchen mellan och öfver sandklitterna till Fiskare och Bond stugor. Om jag minnes rätt hette byn Bjergen eller något ditåt.

Nästa dag gingo några af besättningen till vraket, som då stod på torra landet och fant att strandröfvare höllo på och bortförde besättningens kvarlemnade kistor och saker, men måste de

lemna ifrån sig rofvet, och på så sätt fick jag min Sjökista åter, fast hvar och en af oss förlorade det mesta af kläder.

Det som var bergat af rent och orent tvättades och torkades och efter 5 dagars vistelse fick vi lasta vårt pick och pack på kärror och oss sjelfva med och företaga färden till närmaste stad som var Fisted. Der komo vi bland en hop besättningar 17 sådana afgåfvo sjöförklaring på en dag. De underbaraste räddningshistorier berättades af sjömännen som det skulle bli för långt att relatera.

Efter någon dags väntan på ångbåtslägenhet på Limfjorden, kommo vi med en sådan båt slutligen med till Aalborg, men der fans ingen annan lägenhet till Göteborg annat än en däckad slup som hade något korn till last. Det var ej annat att göra än att köpa litet mat för resan och följa den. Wi voro 17 lif på den hojen men det gick bra och på 2:a dygnet befunno vi oss i Göteborg. Det var frågan om att sända oss kanal vägen till Stockholm men jag och några till kom med ångbåten Carl X som gick in till de flesta kuststäder slutligen till Stockholm. Der var min Far mig till mötes och vi reste med ångaren Humboldt hem till Gefle.

1860 Nov Då jag ej hade seglat tillräckligt att få Styrmans examen var ej värdt gå i Navigations skolan. Derfor höll jag mest till på snickareverkstaden, lärde något af hantverket - och hvarjehanda odygd för resten, till våren kom , då jag började shåa som det hette på den tiden. fram på sommaren fick jag stadigt riggningsarbete på Skeppet Hindo, som ännu finnes qvar bland transportbolagets kolpråmar.

Jag hade tänkt kommit ut med det fartyget, på Australien och Cap Horn men huru det föll sig kom jag ej med.

En Kapten Janne ~gren kom hem med en Bark "Newyork" med salt jag kom der ombord och var väl med på lossningen.

Kaptenen tog emot ett yngre fartyg - som kommit hem, Eclipse och skulle på lång tur och det passade nog så bra, hvarföre vi mönstrade någon dag i Juli 1861.

När vi så fick klart seglade vi till Söderhamn på dagen, förtöjde vid den då varande kajen i Stugsund. En hop af nedslagna pålar, midtför? den nuvarande Källaren, och innanför dessa tömdes barlasten. Jag hade mönstrat som jungman, men kunde mera sjömaning, än mina kamrater som stodo högre på rangskalan, Lättmatroserna. Vi voro om jag mins rätt 10 man, Timmerman, Kock altså 12 man i Skansen och det blef ganska trångt när allesammans var inne, men det hände sällan.

Befälet var 3 jemte en Konstapel för provianten sedan en Pasagerare en Skånberg från Gefle med artistiska anlag. Wi voro således 17 man ombord och det räckte till för en liten bark som lastade möjligen 600 tons d.v.

Sedan vi förtöjt i laget börjades med lastningen. Bogserbåtar var det smått om den tiden och ännu mindre pasagerarbåtar till staden. Wi måste i de flesta fall ro in på flaket och bogsera dem långsidan. Ved fingo vi fara opp till brädgården i Staden och lasta skeppsbåtarna. 1861 i media af Augusti var fartyget last och vi anträdde vår långa resa till Cape Town för order. Fragten var nog £8 till Cap staden och £9 till andra hamnar per Standard.

Fartyget som eljest var välseglande seglade nu mycket dåligt beroende på trimningen det hade kommit för djupt förut. Styrde förmodlingen deraf illa, så det var ett ständigt bråk om styrningen. Det är ej värdt att gå in i detaljer, så vidt jag kan minnas hade vi godt väder kommo ut i Atlanten.

Om jag minns rätt sigtade Madeira och in mellan Canarieöarna och såg den snöhöljda toppen af Tenneriffa.

Det drog långt om innan vi kommo till Cape Town, 5:e gång linien, jag tror det var julafton och fingo order för Algua Bay. Det dröjde ej länge att få vatten och den proviant ombord vi behöfde och annandag jul voro vi vid sjelfva kapet ute i Atlanten och hade i det närmaste stillt. Aldrig före eller sednare har jag sett så mycket springare på en gång, hafvet så långt man kunde se var uppfylldt.

1:a Styrman Doukan var en ifrig harpunerare så han högg väl någon så det blef stekande och hackande till köttbullar för alla man. Mycket Capdufvor och Albatrosser fiskades och det var bara slå ihjäl dem och plocka fjädern af dem och kasta kropparna åt hajarna. Nog försöktes att få albatross stek men det gick ej de voro för traniga. Om några dagar voro vi i Port Elisabeth (Algoa Bay). Det var ju midsommar der då och borde vara fint väder, men det var också tiden för Black Southeasters, som de kallades, och dem fingo nog erfarenhet af, då vi hade flera sådana stormar att rida ut. Hela hafvet och stormen låg på land omöjligt nästan att klara sig med att sticka från sig ankrarne och pressa sig klar landet med segel.

Wi hade en sådan en dag och en natt. Kapten var i land och kunde ej komma ombord. Kättingarne på tämjs. Ankarspelet brast sönder, måste ta Kabeln rund stormasten och bända fast den på Kättingarne och förstärka med ginor. Der voro åtskilliga Svenska fartyg på Bayen. Briggen Balder och Barken Thetes båda från Göteborg. Kaptenerna hade sina fruar med och det var ju festligt hos hvarandra, så att det för oss var att lossa trä om dagarne och ligga i båtarna om nätterna..

. Det var nog en fest hos oss också en qväll, men det blåste opp till natten sällskapet måste stanna kvar.

Efter hvarje sådan storm kom dyning så man ej kunde lossa dagen derpå och när till slut pråmar för lasten kom långsidan var ej så lätt att lossa. Fartyget rullade pråmen också ofta mot hvaran än hade vi pråmen högre än däcket än när under båtten af Fartyget. Jag var i land en gång med Kapten i landbåten men besöket blef ej långvarigt några timmar blott då båten var färdig att segla ombord med Kaptenerna igen. Någon dag med Kaptenerna igen.

Någon dag i slutet af Januari hade vi balasten ombord och seglade samtidigt med Balder till Batavia. Wi kommo ned i de Westliga vindarna. Fartyget seglade bra då vi länsade undan ibland med styfva 12 knop. Efter en seglats af ca 5 a 6 veckor kommo vi opp till Seinda Street och vid inseglingen till Batavia kommo vi åter i Sällskap med Balder och ankrade samtidigt på Redden.

Då Wi voro en par månader försenade, vi skulle varit der 1:a Januari 1862 var certertpartiet cancellerat, för socker och kolonialvaror till Europa. Nytt certepartie afslutades till nästkomande Nyår och under tiden skulle göras 2 resor på Bangkok efter salt för Holländska Regeringens räkning, och efter någon veckas vistande derstädes anträdde vi vår resa. Den blef både long och arbetsam. Förmodlingen gingo vi genom Banka Street. Det var ett litet krångligt, men det gick lyckligt mellan öarna och kommo upp efter Kusten af Malakka, dock utan att sigta land.(6 gången linien)

Det kunde blåsa rätt friskt emellanåt, mest emot så vi hade att kryssa, men det hände att hvad wi hade slagit oss fram Nord på 2 a 3 dagar kunde wi bli af strömmen satta tillbaks på en dag. Som det ej var allväst djupt var det att försöka ankra när tidvatten strömmen var emot.Strömankaretbändes till en jigtross, ankaret fälades och seglen gigades och gårdades och stundom fastgjordes för att efter några timmar åter sättas och ankaret åter lyftas, så det var ett hårdt arbete. De korta stunder vi fingo till hvila var att kasta sig ute mest på skanstaket i något segel eller under skeppsbåtarna, att tänka

sig ligga inne var ej värdt för värmens skull. Efter om jag mins rätt kommo vi ändlingen till Bangkok med 5 a 6 veckors resa. Under resan hade vi ofta tillfälle att se stora och granna hafsormar. Seglare sågo vi ej men någon gång mindre fartyg lastade med höns i stora burar.

Wärst var att vi hade fått någon sorts holländskt bröd i Batavia hårdt som flinta och fullt av mask och kryp så vi måste knacka sönder det med hammare och rensa bort ohyran innan man kunde äta det. Wi höllo ut en längre tid med att äta det samma utan knot men till sist måste vi göra kompromiss med Kapten att vi skulle få rent godt bröd som vi fått ombord i Capstaden, 1/2 ranson d.w.s 4 skålpund i veckan och af det andra brödet så mycket vi ville och kunde äta. Smör hade vi ej haft på flera månader och det sista vi fingo var nog i flytande form. Margarin var ej uppfunnit på den tiden, och konserver var föga i bruk. Så vi hade föga annat på vår matsedel än salt kött, fläsk, ärter och gryn, sötsoppa och stockfisk, men det gick nog bra när man hade god matsmältning.

Under oppseglingen till Bangkok, hade vi om jag minnes rätt en lots som var dansk. Danskar hade goda framsteg der. En Matros, som jag jemt skulle ha både min och hans rortörn till min stora förtret, han slapp undan för att han var segelmakare förstås, jag fick stå och genomstekas vid ratten för hans skull. Nu hände sig ej bättre vid oppkryssning genom riveret att samma matros stod till rors, lotsen och kapten sutto på kanten af hyttaket och pratade, och rorsman stod och lyssnade och låtit fartyget falla af en par streck från vind. När vi kommo nära stranden och skulle vända tog det längre tid än beräknat, hvarföre klyfvarbommen strök in genom buskarna, och satte millioner lysflugor i rörelse, så det lyste som ett eldhaf, och så fastnade fartyget i mudden och förskaffade oss ett par timmars extra arbete i stället för hvila. Wi kommo ju loss igen när floden kom.

Till sjelfva staden kommo vi ej med fartyget, men lade fast vid en sorts pier der barlasten skulle lossas, nedanför en flytande stad, d.v.s bambu och små trähus flytande på bambu flottar och förankrade med tjockare bamburör nedstuckna djupt i dyn på flodens botten.

Det var ganska stor comerse mellan de flytande husen, massvis med canoter som mest hade en sorts röd lera som tillsammans med en sorts gröna blad och betel nötter utgjorde som vi tyckte damernas förtjusning att tugga, hvarföre det var på modet kan jag förstå att vara tandlös och rödgedelin i munnen.

Mycket kläder voro de ej i behof af, öfverdelen af kroppen var mest naken betäckt framtill af de likt stora skinlappar långt nedhängande bröstet på de medelåldriga ca 24 åriga skönheter. En kortklippt plätt af hår midt på hufvudet, resten af detsamma renrakat rundt om.

När vi förtöjdt och skulle få någon hvila voro vi omgifna af millijoner moskitos, som tyckte om kristet blod.

Omöjligt att sofva! Somliga af oss försökte lägga sig märsarna och svepa in sig i seglen, andra rullade in sig i oljekläder. Eld gjordes i land och man slog sig ned kring den och blossade på tobaks pipan hela natten, ingenting tycktes hjälpa. Plågoandarna beta igenom hvad som helst.

Barlasten skulle svingas så långt vi kunde innanför brolänken, som det var för hett arbeta om dagarna, fingo vi arbeta qvällar och tidigt om morgnarna och hvila på dagarna.

Kapt. och Pasageraren roddes en dag oppefter floden, hade en dragoman, ciceron, med sig som kände till hvad som var värdt se, och båtgestarna omtalade, sedan hvad de sett i en pagod och sedan hvad som kallades Slottet och det var underbara saker de berättade om stora afgudabilder af renaste guld och mycket annat märkvärdigt. Detta retade opp vår fantasi och nyfikenhet hvarföre 3 af oss beslöto oss för en utflykt landvägen nästa Söndag och se märkvärdigheterna.

Altså börgade vi vår vandring i hettan och solgasset, den blef ganska långvarig. Wi gingo väl förbi en mycket stor och grådaskig pagod. Men som den ej syntes så märkvärdig och ingen inföding eller prester syntes fortsattes vandringen och till slut uppnådde vi hvad vi ansågo vara Slottet. Några mindre hus i någon sort kinesisk stil och vi styrkdes i den tron, då vi sågo en förnäm man bars i en palankin med ett stort parasol öfver sig, steg ur och tog in i den förnämsta byggnaden. Annars var der folktomt.

Wi fingo dock tag i en man eller större ungdom som förde oss omkring till en byggnad der 7 eller 9 Elefanter, aldeles hvita, dessa ansågs heliga, funnos jemte sin skötare. Snart voro vi belättna på det och då den som visat oss dem förde oss till en mur med en större öppning och ett rum innanför hvari förvarades en större gris, svart till färgen, ansågo vi att vår förevisare gjorde narr af oss, blefvo vi arga och visade vårt obehag, så försvan han. Troligen hade väl grisen varit också helig. Men vi skulle väl tänka på att komma ombord igen, det var lättare sagt än gjort då vi förlorat vägen och intet viste hvart vi skulle gå. Wi kommo dock till floden och viste att vi skulle utför densamma.

Några ungdomar samlades omkring oss på afstånd och troligen för vårt oppförande mot den som visat oss grisen, börgade de att visa fiendtligheter, och kasta flod mudd på oss. Wi hutade åt dem och höll dem på afstånd. Så fick vi tag i några andra som vi gjorde begripligt att vi ville ombord. Wi visade pengar åt dem, men olyckligt hade vi ej många Tivaler, (silfverkulor mynt = 1,50 kr) och det ville de ej ta det varför litet, några holländska gyllen som vi händelsevis hade, hjälpte opp affären och efter mycket akorderande, kommo vi i en kanot och började vår färd utför floden, fruktande att de skulle välta farkosten, men alt gick väl och glada voro vi först då vi fick syn på vårt fartyg och ännu mer när vi väl voro ombord. På vägen när syntes ej något fartyg.

Saltet som vi skulle lasta kom ut i pråmar och langades öfver rälingen med korgar. En afton fick vi 4:a jungmän några kakor bröd med oss i båten och for nedför floden ett stycke, med Kapt. 1:a Styrman och Pasageraren, till ett villalikhande hus. Der skulle en Stockholmsk Grosshandlare för tillfället slagit ned sina bopålar. Namnet fick jag ej reda på, det var troligen enda svensk i det landet den tiden. Liksom vi som var det 2:a Svenska Fartyget som der visat vår flagga. Det 1:a skulle vara "Norden" fr. Gefle, Capten Vindrufva. Efter midnatt rodde vi ombord igen. Några vidare äfventyr voro vi ej utsatta för den gången. Efter intagen saltlast, det sista togs in utanför barren, kommo vi iväg och efter några veckors segling anlände vi till Manduro en ö på Nordöstra ändan af Java,(7:e gången linien), der saltet lossades i Holländska fartyg depåer för Regeringen.

Matsedeln der blef hvar dag enahanda, en höna per man och höns-soppa, då den salta provianten borde sparas till hemresan. Färskt kött fans nemligen ej att få der.

En afton fördes ombord ett mindre nötkreatur som skulle slagtas till natten. Timmerman fick order att slakta, men han fick ide»r att malayerna, som voro ombord för saltlossningen, voro mer kunniga än han i den saken. Ohyggligare djurplågare hade jag aldrig varit med om. Först skuro de af senorna på bakfötterna och när de fått omkull kreaturet på däck skuro de af strupen och sedan magen var uppskuren tror jag djuret lefde ändå. Inanmätet och fötter fick malayerna och det blef mat och läckerhet för dem för lång tid till deras ris. Wi fingo äta af Köttet så länge det räckte och kunde hålla sig i värmen. ägg var ju godt om.

Kocken som läst om att 4 ägg i näringsvärde var lika med ett skålpund kött, höll vad med Timmerman att han ej kunde äta mer än ett 1/2 tjug, men om Kocken ville bestå äggen nog kunde han Timmerman äta minst ett tjug, Kocken kokade fler än tjoget. Kocken gjorde ett långt ansigte när det ena ägget försvan efter det andra öfver 1/2 tjoget och Timmerman åt till det blef slut och Kocken fick intet.

Förutom de 2 holländska fartyg hvilka lågo som magasin, fans en mindre fullriggare Siamesisk förd af en Norsk Capten. Han hade en mindre och händigare segelbåt, som vår Kapten brukade en och annan gång låna, jag och en kamrat voro för det mesta båtgestar, när han ämnade sig till den s.k

staden. Wi sågo aldrig något af den då vi måste vara i båten och vakta den Förmodligen en större by der holländare hade Kontor. Den Norska Kapt. var troligen gift med Redarens dotter, som var med på resan och hade barn med sig och troligen lät det så, att han var gift både i Danmark och Norge. Besättningen bestod af både kineser och siameser.

Hvilken dato eller månad vi anträdde vår andra resa till Bankock mins jag ej precis, torde vara i början af Juli men den var ej så arbetsam och lång som den förste. (8:e gången linien)

Kom till Bankock och gjorde fast om jag mins rätt på samma ställe som förr. Det som hände denna gång var att som det sades Konungens Syster som dött, skulle brännas på en plats i närheten vi lågo och der stora tillredelser gjordes. Ett större tempel (pagod) uppbygdes af resverke och bomulsväf med en hel del granlåter, i midten restes ett altare och sarkofagen eller kistan byggdes på detta upp under taket, en hel del ved förgylades och gjordes i beredskap. Platsen var belyst om aftnarna äfvenså templet hvori befunno sig en hel hop gråterskor, under det en sorts musik utfördes utanför och massor af folk kom ju dit.

Begrafningen skulle vara 3 a 4 dagar på dagarne uppfördes någon sorts skådespel på dertill uppförda plattformar och sista dagen efter förbränningen af Kistan försig gått skulle en massa pengar utdelas bland folket. Ridande härolder utdelades (kastades) från korgar fyllda af mangosfrukter dessa bland folket ty i en del af dessa frukter befans silfvertiealer instuckna, så de voro ganska begärliga.

En eftermiddag företogo några af oss en vandring utefter en väg och vi hade ej gått serdeles långt förr än vi funno döda meniskor liggande efter vägkanten och längre bort mötte oss en förfärlig stank af brändt kött och kommo vi till en förbränningsplats för döda. Wi skyndade derifrån fortast möjligt ombord igen.

När saltlasten var inne anträdde resan till Maduro igen.

I Siamgolfen ligger en ögrupp som kallas för Puli panjam banjam denna ögrupp är enligt (direction) beskrifningen obebodd. Som vi voro i behof af friskt rent vatten och sådant skulle enligt åfvan beskrifning finnas på en af öarna. Seglades in mellan öarna och ankrade en Lördagsafton vid ön med vattnet. Så snart vi kunde se Söndagsmorgon purrades ut att göra i ordning för vattenfyllning med giggen först för att söka vattnet.

Under tiden båten gjordes i ordning, berättade en af jungmännen, att han på sin vakt på morgonsidan hört en tupp gala, hvilket ju ej gerna troddes af befälet då ju öarna voro obebodda. Emellertid tog ju Kapten revolver med sig den enda som troligtvis fans ombord. Passageraren följde med och satte de ju kurs på land som ej var längre bort än vi godt kunde följa och se dem tydligt. Båten hade jämt hunnit landa på ett ställe förrän en kanot med 3 a 4 malayer kom fram bak en udde och till vår båt. Wi sågo från fartyget huru de våra satte en hvit näsduk på en käpp och kanoten besvarade signalen och landade.

Efter någon stunds under handling skulle malayerna hjälpa till att fylla vatten på faten i båten Det var endast en liten bäck för grund för båten att gå upp till friskvattnet. När så båten kom åter till Fartyget voro malayerna med sin canot med och fick något tobak och bröd och annat smått, en tupp hade de med sig och den gick med i bytet. Som de i canoten hade, hvad vi förr i tiden kallade för spanskrör att göra käppar af, underhandlades att de skulle skaffa ombord en hop af sådana. Malayerna voro fullt beväpnade med långa knifvar, skjutvapen sågo vi ej hos dem, men de hade nog gömda i kläderna.

Wi hade slupen i ordning med tomfat och gånge oss genast i väg under 1:a Styrmans comando så snart Kapten var ombord. Wi skulle också hugga en del bränsle. Wi kommo till bäcken och börgade vårt arbete utan något sällskap. Busksnären voro ej långt från stranden, men voro ogenomträngliga för lianer växande kors och tvärs.

Medan några bar vatten och fyllde faten i båten höllo andra på och högg ved. Detta tog tid så att vi ej kommo åter till fartyget förr än straxt efter middagen då 2:e Styrman hade storbåten i ordning och genast gaf sig af med densamme.

Efter vi hade fått någon mat i oss togo vi i håll med att lossa vår barlast och taga in båtarne, hifva in det lösa af kätting gjorde loss och skotade seglen endast otåligt väntande på att sista båten skulle vara snart ombord. Det dröjde länge nog. Malaycanoten hade återkommit med käppämnen och hade all möda i världen att öfvertala Kapten att ligga kvar öfver natten, då det var nästan still och strömmen mot och då på morgon både vind och ström skulle bli bättre, men väl var att det drog en liten bris åt det håll vi skulle ut mellan öarne, och då ändligen sista båten kom långsidan hade vi brådt att lossa sen få in båten på däck få opp ankaret sätta hvarända dragande klut och då börgade skyma.

Brisen ökade lite efter hand, och vi fingo se hvad vi ej presis tänkt på, Kanoter i massvis framstickande från hvarje udde. Mörkret inträdde snart alla ljus dåldes ombord, vi plockade fram alt som kunde användas till försvar, men glada voro vi att slippa använda dem, då farten ökades så de ej kunde hinna oss.

Vi seglade ner efter Malakka kusten utan att skönja densamma. Kapten hade börgat blifva sjuk och som sjukdomen förvärrades, beslöto de att anlöpa Singapor. Kapten kunde ju ej vara på däck hvarför Navigeringen öfvertogs af 1:a Styrman och efter några dagars segling mellan öarna anlände till Singapor der Kapten kom under läkarvård.

Bland fartyg i hamnen träffade vi åter vår gamla bekant Briggen "Balder" från Göteborg och det var ju trefligt för aktergardet för oss i skansen var det ej något nöje. Fartyget var under någon sorts hafveri och besättningen var i callebussen i land för någon slags förnekande att arbeta. En ny fockmast skulle briggen ha den gamla var väl bräckt i någon Tayfon som haft i China sjön ty de hade gått med Rislaster på Chinakusten.

Den nya fockmasten skulle ju sättas in när den låg långsidan. Som besättningen var i land och Styrman skulle också iland för tribunalet eller Konsulatet, anmodades vår första Styrman att lyfta in masten hvarföre vi beordrades nära allesamman att vara behjälplig dervid. Masten kom nog dit den skulle, men kom något fortare än beräknat var ty vid nerfirandet genom msthålet i däck och halfvägs nere gaf

Blocksurningarna efter och masten slirade ner på botten i fartyget och hade så ner slagit ihjäl en af de våra som höll på och tjärade mastspåret. Skadan var obetydlig.

Efter någon veckas vistande blef Capt. så pass återställd till helsan att vi kunde lemna Singapor. Vistandet der hade gjordt oss alla godt då vi haft ombyte på föda. Huru lång tid det tog att segla till Maduro minnes jag ej nu, (9:e gången linien), men kommo dit och lossade saltlasten i något Holländskt fartyg igen, och när barlasten var intagen seglade till Surabaya och togo in 40 pipor arrack som lades i botten. Der fick vi reda på att de flesta af de goda vännerna från Puli panjam banjam 30 kanoter hade blifvit infångade der af ett holländskt örlogsfartyg och voro redan förpassade till de sälla jaktmarkerna för deras sjöröfverier.

Jag vet ej huru det var, men jag tror att vi gingo Söder om Java till Batavia. En dag lågo vi i stiltje med 2 större Feluckor ej långt ifrån oss. Då vi ej kunde veta hvilka gynnare de voro, sattes de två små kanoner vi hade på kajut taket och laddade den ena löst och den andra med skrot.

Det dröjde ej länge förrän 2 kanoter med malayer kommo till oss och då de nödvändigt ville långsidan ehuru tecken gjordes att de skulle hålla sig akterom, fyrades af det lösa skottet mot dem, och laddade sedan skarpt. Då de sågo att det var alvar höllo de sig akterom, och efter någon stunds

parlerande kommo vi till resultatet, att de voro utan proviant och vatten. Båda delar fingo de, men de gjorde ingen brådska med att komma till sina fartyg igen. Vi blefvo då af med dem utan att de gjorde något försök att äntra oss, då vi fingo brisen. Efter några dagars segling kommo vi fram till Batavia och innan vi ankrade aflossades de båda kanonerna, det var mycket brukligt på den tiden.

Det var ej så mycket tid vi hade öfver på året då vi anlände i juldagarna och canceleringsdato var 1:a Januari 1863. Vi hade lossat en del af barlasten i sjön innan vi kommo in. Då vi hade de 40 arrackpipor i botten skulle vi kasta resten i sjön, men som detta ej tilläts i hamnen måste vi segla ut ett stycke, när vi hade slutat dermed och skulle segla tillbaks fick vi en stark by på oss så det var fara att vi kantrat. Wi klarade oss dock och kommo lyckligt tillbaks i hamnen.

Det var ju några Svenska Fartyg der och bland dem 2 från Gefle. Ett af Bergfors på hvilket unga Bergfors var 2:e Styrman (Kapt Kräft). En Söndags eftermiddag hade vi besök af Bergfors och de äldre af deras besättning. Socker och arrack fans ju hos oss till traktering. Wår Capten, 1:a Styrman och Passageraren voro på något annat fartyg. 2:e Styrman hade befälet ombord, men som han ej var kost föraktare på spritvaror skulle han ju bjuda sina gäster akter.

Först tillagades punch i koppar-matbasken och bålen blef nog stort tilltagen då det ej behöfde knusslas och gemytligt gick det till och slutade i ett stilla slagsmål, som måste ej ha varit så aldeles tyst eftersom 1:a Styrman der han var hade iaktagit detsamma och kom ombord, men då hade alla gästerna aftroppat och efter en del utgjutelser af honom lags luckorna på till rummet och låstes. Då hade hvar och en som älskade en tår på tand alredan försedt sig på förlag, men som vi voro en god besättning och just ingen var begifven på starksaker så förgick tiden utan att lugnet stördes af sådant.

Nog var det kalas någon gång ombord, och båtgarstar fick vara ombord eller ligga långsidan i giggarna långt in på nätterna, men för det mesta kom traktering akterifrån och till mätt så att det ej blef oreda. Emellertid fortgick lastningen hufvudsakligen socker i Korgar med rotting till underbädd Kaffe, peppar och torra hudar. Wi blefvo färdiga till afsegling, i Februari 1863 antar jag, med Falmouth för order.

En af våra examinerade Lättmatrosor fick plats ombord i ett Sundsvallsfartyg som 2:e Styrman (Calle Svedberg) annars hade vår besättning någon fåörändring undergått på de 2 år vi voro från hemmet. På hemresan voro ej i någon hamn förrän i orderplatsen och der med-delades Stockholm som lossningsplats.

I midsommartid kommo vi dit och trefligt var der när man hade några intjänta slantar att disponera.

Lasten lossades vid Skeppsbron förutom sockret. Wi hade att gå genom slussen till Tanto med det. Större delen af besättning var afmönstrad, men jag stod qvar ombord. Fartyget skulle hem till Gefle och då var ju bäst att följa med. Då jag ämnade läsa på vinter måste man se på förtjensten. Jag hade väl några slantar avsatta förut för det ändamålet och sedan vi kommit hem var att så mycket som möjligt gå och sjåa (som det hette) på fartygen.

1863. Hösten kom ju och med den att sätta sig på skolbänken igen. Johan Westman och Herman Trapp läste på Kaptensexamen. Westman bodde hemma hos oss så vi pluggade tillsammans. Han var flitigare än jag. Jag blef avrådd av läraren Hector att ej läsa på Kaptensexamen då, utan gå en vinter till, för att få ett högre betyg, då mitt hem var i Gefle. Jag tog alltså 1:a Styrman och ~ngbåten. Det var ett läsande i det närmaste från 4 om morgon till 11 om nätterna. Westman tog Kapten och ångbåten. Trapp uteslöt ~ngbåtsexamen.

1864 i Maj hade man då gjordt från sig skolan och blef det att tänka på att förtjäna igen några slantar och huru det var så var jag i Midsommardagarna på böljan blå genom Grepen, öregrund på

väg till Cagliari med en (Jack ass brigg) Skonarbrigg Delphin Capt. Aug. Linde. Redare voro Engström och Luth. Den förra provianterade fartyget och Kött och Fläsk brukade köpas af Skutor från Finland och ompackades i boktunnor. Intet kunde man beskylla dem för att det var prima Mess, som vi sjöfolk fick till lifs, fast det stod i Kungl.Mjt. matordning att det skulle vara fritt från halsar, skankar och läggar, så följde nog sådana med. Fick man så gammalt smör till Dahls klackar, som rågknallarna kallades, så inte kunde man just få sockersjukan, for high life . En Tunna potatis och 6 kålrötter för 5 månader och 9 man. Nå, intet ledo vi någon nöd. frter , Fläsk, Sluring och Kött stående matsedel.Lördags e.m. kallades för Kungens namnsdag, då vägdes ut 1/2 skålpund smör, 3/4 dito socker per man för veckan. I tur och ordning hade en af manskapet att vara kung för veckan och dela ut dessa rariteter och dessutom hvarje middag dela kött eller fläskrationerna. Det var ett viktigt ämbete så att ingen hade att klaga. När fördelning var verkställd och delarna ännu lågo kvar på den så kallade bytesbrädan, så skulle en af backs-laget vända sig bort och namnge-delge hvilken den och den biten skulle tillfalla. Smör och sockret räckte för en som var hushållsam halfva veckan, annars kunde det vara slut Söndagsafton för en del ungdomar.

Söndagsmiddagen bestods pudding av 1/2 skålpund Hvetemjöl pr man som rördes ihop med vatten till en smet och hälldes i en Segeldukspåse, som kokades i det saltspad, som blef efter köttavkoket - eller hälldes i en långpanna och gräddades i ugnen. På den tiden fans ju ej några särskildt bildade kockar eller stufvertar, utan vanligtvis togs en pojke dertill , första resan till sjös. Kaffe på morgon och till frukost. The till afton och hade man en fläsk eller köttbit kvar sedan middagen dertill och bröd så var det bra. Några konserver började väl komma i bruket redan då, men få vore de och dyra, så att det ej ens begagnades akterut i kajutan.

Något ombyte blef det när vi kommo fram till hamnen och lossade, färsk kött 2 ggr i veckan och några gröna blad s.k. friska grönsaker i Köttsoipan. Frukt och Win bestod vi sjelf.

Efter lossningen af trälasten intogs saltlast och så var det att sträva ut ur Medelhafvet igen. I mitden av October ankrade på Helsingörs redd, der vi fingo litet ombyte på vår Matsedel, med färskt Kött och grönsaker, potatis .m.m. När vinden blef gynsam seglade derifrån. Kallt var det, ondt i högra hand fick jag, badda med linfrögrötar skulle jag med i arbetet och seglingen skulle jag vara och sköta min vakt, kom så in i närheten till Svartklubbens fyrhorn, lotsbåten var några kabel-längder från oss. En snöstorm kom öfver oss , land lotsbåt alt försvan i snöyrän. De flesta segel voro bergade något i förväg hvarenda segellapp måste göras fast så när som ett par stormsegel och sedan var det att öfverlemna sig åt Guds försyn. Vattnet spolades öfver fartyg och oss - som tillsammans med snöyrän frös till is, så folket blef som isstoder och Fartyget en isklump. Ej en brass eller ända kunde röras, block och roder fastfrysna.

Ratten var fastsurrad då man ändå ej hade någon styrmakt på fartyget så fortgick det natten igenom. Wanten fröso ihop äfven skärträna till ett isblock. Omkring midnatt, stagfocken var då styf av is som ett bräde bröts skotet af mer än det slets af. Seglet stod som det var en par minuter i stormen till det började brytas, då det bar av som ett skott och trasorna af seglet yrde ut öfver hafvet. Morgon derpå som var Söndag hade vi utan sett något, klarat både Söderarmen och Lågsjär. Kommo ut i östersjön hade en par fot is på däck och stormen lade sig något.

Hela besättningen fick göra med att klara bort densamma. Salt som vi hade till last knusslades ej med, vräktes ned i pumpar och rorrumma och på däck så vi hade lättare arbete. Innan stormen bedarrat så pass att segel kunde sättas att motstå afdriften voro vi i närheten af Gottska Sandön. Sedan var det att försöka slå sig upp igen. En natt höll jag på min vakt att sätta focken då jag skynta land rätt förut nära. Som vi lågo för Styrbords-halsar. Ropade åt rorsman opp med rodret då fartyget föll undan vind. Jag hade att springa ner under däck att få Kapten opp .

Ner vi kommo opp var landet försvunnet och han påstod att jag sett orätt, men som rorsman hade lagt opp rodret fartyget fallit af undan vind hade vi landet rätt akter. Wilket var Rogskären. På den

tiden fans ej någon fyr derpå, emellertid undgingo vi att segla rätt i land. Huru det gick kommo vi åter efter en veckas segling opp under Svartklubben igen och utan vidare äfventyr, med lots genom skärgården och öregrundsgrepen och slutligen hem till Gefle. Jag stadnade ombord till Saltlasten var utlossad. Under tiden fick jag många påminnelser att om jag ville ha någon Examen att genast börja i Navigationsskolan. Då jag hade förut klarat undan Styrman och ångbåten gjorde jag mig ej någon brådska.

Wintern 64-65 klarade Sjökapensexamen med ett skäligt godt betyg och premier. Den 18 Juni 1865 mönstrade som konstapel i Brigg "Elcazar", med träläst till Nizza. Resan gick väl bra, ehuru jag ej minnes förr än vi kommo fram, att det var en egendomlig insegling förbi vågbrytaren till hamnen.

Härefter sviker mig minnet, men jag har liksom något dunkelt för mig att vi voro in till Almeria och lastade Esparto för Swansea och derifrån med Patentfuel (kolbriketter) till Livorno, dit vi anlände våren 66. Här är minnet lifligare. Wi fingo förtöja i yttre hamnen i lag, hvilket vi gjorde ordentligt med nya frihult klara att lossa. På morgonen efter första natten hade vi ej något av de vackra friholten kvar - alla bortstulna, trossarna avskurna vid rälingen ehuru vi likasom skulle gå vakt på natten. Sedan lasten var utlossad halades Briggen in i indre hamnen och Kölhalades och ny Zinck pålagd . Tjyverierna pågingo lika friskt. En engelsk Skonare låg med klyfvarebommen öfver kajen , förseglen voro ej frånslagna , blefvo ett godt byte för tjufarne, likaså alla våra luckpressningar försvunno med Balastläktrarna midt på ljusa dagen. Jag hade satt Kapten i land på kajen och kastat båtfånglinan löst från mig då jag endast en · två minuter talte vid Kapten, när jag vände mig och skulle gå med båten ombord var fånglinan puts Weg, fast jag stått så godt som på densamma.

Byggmästaren hade sett på altsammans, och talte om det för oss, då vi förebrådde honom att han ej gjordt oss oppmärksamma derpå, svarade han att han önskade lefva litet längre utan dolk i ryggen. Så kommo vi slutligen från den tjufhålan och seglade Syd på Cesilien till Alicante för att lasta svafvel . Det var en öppen redd att ligga och måste ha alt klart att sticka från sig ankaret och ha seglen så beslagna att man vid första anledning kunde gå till Sjös. Jag mins ej om vi måste görat nån gång. Svaflet kom ut i läktare och langades, liksom salt, i korgar ombord och barlasten kastades i sjön. Staden låg så hvit och glänsande på bergslutningen vid stranden, med de höga bergen i bakgrunden.

Jag var en gång i land i Staden, men snuskigare hålor kan man knappast finna än dessa små städer i allmänhet i Medelhafvet. Svafvel är en svår last att handskas med i synnerhet för ögonen, hvarför är bäst att skaffa sig ögonskyddare. När full last intagits hade vi att segla till Palermo - på Nordsidan, att completera med ett sorts färgämne i balar, Schumach. Kommo så dit. En vacker instängd hamn. Staden hade nyss blifvit i det närmaste nedbränd och intagen av Garibaldi's trupper som fördrifvit Kung "Bomba", som öknamnet löd på dåvarande Kungen af Båda Sicilierna (Frans ?) , hvilken sedan inneslöt sig i fästningen Gaeta och till slut måste gifva sig. Wi fingo in Schumachs-balarne, fick provianten ombord samtidigt med att Garibaldi's trupper inskeppades för att göra öfverfarten till Genoa. Det var en lördagsafton Dragomannen eller s.k. Mäklaren med 2 små döttrar hade varit ombord för att åse inskeppningen , och de hade lemnat sina skolböcker kvar , kapten följt dem iland. Jag hade en del av provianten väl instufvad i en hytt , deribland Vin, fttika, Matolja med mera i Glasdamjaner med korgflätning omkring. Besättningeen skulle ha sina ransoner af socker m.m. utvägda, som smör ej fans skulle matolja vara substitut därför, skulle därför ha fram den väl undanstufvade oljedamejanen, huru jag bände och bråkade för att få fram densamma lyckades jag att få håll på ett ställe der det ej skulle vara och större delen af innehållet rant ut över (golfvet) durken ibland alt det andra, så jag fick extra arbete att bärga så mycket som möjligt af oljan och de andra sakerna och midt opp i altsamman kom Gubben Wohlin ombord då hans glada minnen sinne från sin landgång fördystrades och jag fick en del störtsjörar ovet som ej bet på skinnet.

Söndagsmorgon skulle vi segla och då upptäcktes skolböckerna, och jag blef satt i land för att ta reda på var de der småtöserna bodde och lyckades till sist lemna från mig dem. Väl ombord igen

var alting klart och vi kommo till sjös förmiddagen och så sjuknade 1:a Styrman Forsman och måste intaga kojen som han ej lemnade på hela öfverresan till Kängö , Göteborg. . Att jag hade knogit nog vill jag låfva, som skulle sköta om altsamman både min vakt och en god del af Gubbens och maten åt den sjuka som grälade på mig att jag var för snål på sviskon i hans soppor, så besättning och arbete , men väl att det var sommar dag och för det mesta godt väder.

Så kommo vi då till Kängö för Karantän då vi skulle med lasten till Kronstadt. Tullbåten som fördes af en Oxenstierna åtog sig att segla den sjuke Styrman till Göteborg och Kapten med. Fast jag hade skött 1:a Styrmans plats och hade fullständig sjökaptensexamen dugde jag ej dertill för återstoden af resan utan Kapten hade Styrman med sig från Göteborg och fått betala honom dubbelt mot hvad jag hade. Då det var högsommar hade vi en angenäm resa till Kronstadt. Fick ej ha eld ombord, kokade maten i land så det var besvärligt nog förutom att det måste verkställas i öppna spisar. När lasten var ute fick in barlast, seglade hem till Gefle afm 19/8 1866.

Ingendera af oss styrmän kommo ut igen med Elcazar . Jag gjorde bekantskap med en

Styrman Larsson som lemnat Brigg "Zephir" tillika med Kapt. Kindahl, som skulle öfverta befälet av Skon Brigg "Delphin" och efter sex veckors hemvaro mönstrade som 2:a Styrman 26/9 en resa till Fecamp, dit vi anlände efter någon månads segling eller mer och lossade. Tog in barlast för Göteborg och anlände dit i slutet af November . Der tog vi in trälast för Fecamp. Kapten var bosatt här så han låg ej ombord om nätterna. Det var ganska kallt och till sist hade vi fast is omkring oss. Ing.en sorts Kamin hade vi i däckshytten, och stängde vi dörren till våra små hytter och vi bäddat ner oss så godt vi kunde, blef det något jummare. Men så börja utandningen att förvandlas till vatten som rant efter skotten och förvandlades till is, så när vi skulle upp på morgon sutto sängkläderna fast vid skotten. I stället för salt kött och fläsk togs ombord färskt sådant, som styckades och nersaltades. Af svinhufvudet gjordes pressylta som väl kom till pass sednare.

Isen gick nog bort sednare så att vi omkring den 12/12 66 kunde komma till sjös. Wädret höll sig temligen vackert men vinden var temligen motig så att vi efter 4 dagars segling voro i Nordsjön utanför Holländska Kusten. Winden var omkring Westh och vi hade legat Sydvardt på eftm för en styf brize och tjock väder, Bramseglet fast. Lodat kl 8 på afton, gjort bestick, som intet jag var med på men att vi då kunde ligga på till 12 på natten. Jag hade första vakten på däck och allt gick bra, vi hade gjort 12 a 15 dist.min till kl 12. Jag gick in, purrade först Styrman så han blef vaken och höll och klädde sig, så gick jag under däck till Kaptens hytt , purrade honom. frågade om vi skulle loda eller vända helt om, hvad distanse och kurs vi hade gjordt på vakten , fick rediga svar på alla frågor men att vi skulle ligga på, allt det står Styrman sjelf och hör på går ut på däck öfvertar vakten. Jag går in och lägger mig i kojen halfklädd. Wi hade en stor svart Snt Bernhardshund, den kom in i min hytt, var orolig, han brukade annars alltid ligga på däck . Jag blef orolig kunde ej somna föll i dvala men hörde vid 4 glas kl 2 Kapten komma upp på däck och talte vid Styrman om vi ej purrat honom kl 12 och sade att vi skulle ha vändt då , han hade knapt fått ordet ur munnen då fartyget törnade mot botten. Det var ju ej annat att göra än att brassa back , men det hjälpte ej , fartyget stod fast. Vi hade vattenlager på däck, det tappades ut och däckslasten började vi att kasta men då vi funno att vatten i rummet ökades - med ett ord fartyget var läck fick den ligga och vi började göra fast seglen och invänta dagen. Under tiden hade vi fått kaffet färdigt så vi åfvanpå altsammans fingo varmt kaffe och en något tidig frukost.

Pressyltan kom fram det var ej värdt att spara på den då eller på annat godt vi hade, ty vi insågo att vi på något sätt måste lemna fartyget. Tjockan hade lättat något efter hand. Vid full dager kunde urskiljas konturerna av låglandet och en lifreddningsbåt kom ut och ville ta oss i land hvilket vi också ville , men han ville ej ta något af våra saker med, ej ens Kronometern. Då sjön ej gick så hög beslöto vi att sätta storbåten i sjön och ta alla våra tillhörigheter i densamma och vi lät Reddningsbåten fara från oss och vårt beslut verkställdes. Fartyget var vattenfylldt då vi lemnade detsamma och satte vi kurs rätt på land.

För att båten ej skulle stjälpas rundt i bränningarna föreslog jag att så snart båten tog botten skulle vi hoppa i sjön , lika många på hvarje sida , och på så vis stötta den så den ej skulle slå sig på tvärr för bränningarna. Det gick nog så bra, bränningen tog båten och skjutsa på den ett stycke , men när den var förbi och vi skulle känna med fötterna efter botten nådde vi den ej, hvarföre vi måste hålla oss fast vid båträlingen till nästa bränning tog oss och båten igen då folket på land gingo ut och fingo tag i den och med förenade krafter drog den på det torra. När vi väl voro i land och fick ta igen oss något, lassades våra saker på en vagn och vi fingo marchera någon engelsk mil eller så, kommo vi in till en Bond- och Fiskarby som kallades för Petten der vi blefvo inkvarterade och stannade några dagar för att få våra Kläder tvättade och torra.

Som byn ej låg långt från Kanalen som går till Amsterdam skjutsades vi till en station vid kanalen och kommo ombord i en kanalångare som förde oss till åfvan plats der sjöförklaring gjordes och besättningen sändes till Göteborg.

1:a Styrman och jag som ej hade något hemma att göra till vintern beslöto att stadna kvar och få någon hyra på längre farvatten hvilket vi också fick vid Nya ~rets ingång. Julen i Holland har jag ej mycket minne af. Som sagt vi två mönstrade vid nyåret med "Velocity" en liten Scotsk 3 mast skonare. Besättningen förut om bord 6 man Scottar och Engelsmän , så kommo vi 2 Svenskar till blef det 8 man. Jag blef kock och Stewart och Kamraten Styrman/Matros. Efter intagande av barlast på något ställe i Kanalen , bogserades till Umyjden och så bar det ut mot natten i stickande storm. Den natten blef ej mycket hvila af - berga segel och pressad af mycket segel krabb sjö hoppade Skonaren som en tätting, undan gick det. Kl. 4 var jag i Kabyssan. Kallt var det , slingra gjorde det, och svårt att få fyr i Stenkolen.

Kaffe blef det till sist. Vi skulle till Sunderland , men som vinden var emot seglade han in till Spurn och ankrade der i dagningen. Raskt seglat, lots var Kapten sjelf. Wi blefvo ej länge der. Redan på afton vore vi ute igen. Winden aftagit , sjön gick ej så hög innanför bankarna. På några dagar seglade in till Sunderland . Besättningen afmönstrade men vi 2 Svenskar stannade ombord och hade det bra, intogo våra måltider akterut vid Kaptens bord. Kapten reste hem på någon tid. Styrman och en son till redaren reste också hem på ett par dagar så vi 2 fingo sköta oss sjelfva under tiden ombord och se efter fartyget. Ett förtroende som de ej ville ha gett sina landsmän eller Engelsmännen. Då kapten kom åter ombord var att börja lasta Stenkol och det dröjde ej länge förrän vi voro klara igen och mönstrade , men som jag var litet grön i de engelska förhållande, så frånsade jag mig Stewartsysslan och mönstrade som Matros, jag hade fått bättre betalt och haft det bättre akterut, fast vi lefde nog så bra ändå ombord. Resan gälde Malaga, Spanien . Förmodligen skulle vi få order i Cadiz efter vi voro in der. Wid utgående därifrån blåste det rätt friskt, men det hjälpte ej läseglen på för att om ca 1/2 timme åter bärgas. Kapten hade väl fått några styfva groggar i land innan han gick till sjös. Wi voro snart framme i Malaga och lossade kollasten .

Min kamrat och jag fingo mest sitta och sy segel till förargelse för de två Engelsmän af besättningen som fick göra allt det sämre jobbet ombord. När lasten var ute och rummet rent började lastning af russin i lådor större och mindre med olika märken och sorter. Snart lärde vi känna det bästa märket , så att vi avsigtligt lät några gå sönder, det dugde för oss endast bröllopsrussin, att äta som desert eller plumpudding. Aflastaren sände väl ombord russin för manskapet , men dessa gillades ej. Till och med råttorna voro så förnäma att de ej åt sig in, annat än i de bästa lådorna, men märkvärdigt nog åto de ett hål vid stjelken in i russinet, togo bort kärnorna åto dem och lemnades russinet oätet för öfrigt.

Som Kaptens namn var Brander , så var det ej underligt om spanjorerna som sökte honom eller arbetarna helsade sade God morning Capten "Brandy" och trodde det var hans namn. Huru lång resa vi hade minnes jag ej, men vi gingo Sydvard och sökte NO-pasaden, som följdes och crossades, som det heter på svensk-amerikanska. Golfströmen snedt öfver till en vacker dag. Fick pilot utanför Sandy hook.

Min kamrat och jag voro på Styrmans vakt. Styrman hette Mac Kentsi men kallades alltid bland besättningen för Scurhead , hvarföre fick jag aldrig klart för mig. Han var en ung scotte , sof aldrig på sina frivakter om dagarne men kunde möjligen stå ock blunda på vår vakt på natten i förlitande på att vi svenskar skötte både vakt och utkik.

På morgonvakten började han och vi med tvättning af rälingar och däckets skrubbing så vi hade allting klart till kl 8 då vi aflöstes af Styrbords vakt 2 st Engelsmän 1 matros och en lättmatros och Redarns son, namnet var Wiljan Duncan. De började aldrig så tidigt på morgon hvarför vi alltid måste spola färdigt för dem. Nåja! resan var ju behaglig

Komma till Newyork stod det ej länge på för att få russinlådorna lossade och sedan kom de russin som vi fått af Aflastaren i Malagatill pass. Om jag minns rätt så fick vi ta i håll med och röka ut råttorna , när balasten var inne. Wi hade att göra eldar på flera ställen i rummet och lägga på en hop svafvel och annat skräp som kunde ge bra rök ock osa bra , luckor och alla springor tätades och fick så brinna öfver natten Råttorna lågo döda vid eldarne , när vi öppnat luckorna. - Wi fingo segla till Delaware, Filadelfia och der ta in Petroleum för Kronstadt. På hemresan anlöpdes Lonymouth der Kaptan var bosatt Nord på Scotland och på morgon kom dit och på afton kom Kaptan ombord med sin fru och 2 barn, hvarpå det bar ut till natten. Utanför Firthofs Fort lågo en hel del fiskebåtar för sina garn utan lanternor , så det var rätt svårt att undvika dem. I mörkaste natten fick vi en för bogen och 2 fiskare klängde sig fast och kommo ombord. Det var en stor uppståndelse och svårighet att få dem tillbaks till deras båt igen. Kaptan grälade på dem , att de ej förde lanternorna och om vi ej kunde få dem till deras båt - så fick dem följa till Helsingör. Till sist fick vi vår båt utsatt och fick dem ombord i deras egen båt. Efter några dagar uppnådde Scagen kl 8 afton, rundade fyrskeppet. Bläste frisk Westh ingen klut bärgades. Kl 4 på morgonen var vid Kullen då vinden bedarrade men vi lågo på Helsingörs redd innan kl 8 på morgon. Bra seglat !? Huru lång resa vi hade genom östersjön minns jag ej men det var väl i Augusti 1867. Vi afmönstrade i Kronstadt. Under resan talade Kaptens fru ofta med oss att vi skulle gå ut med Skonaren igen och framstälde det perspectivet, i synnerhet till min Kamrat att han skulle slå sig ned i Scotland och gifta sig med en Scotsk "Larri" (girl) och vara säker att snart få fartyg.

Medan vi i land väntade på någon lägenhet till Stockholm , träffade vi ibland Kaptan Brander, då han alltid frågade om vi gjordt af med pengarne och om vi ville gå ombord igen, Till sist fick vi lägenhet med en Sconare Andreas Bank Capt. Pride öfver till Stockholm der jag skildes vid min kamrat och for hem till Gefle efter att först varit med honom och helsat på hans fränskilda hustru. Hon hade en del att berätta om deras äktenskap.

1867 October 4. Seglade fr. Gefle med Brigg Zefir Aug Linde Kapt och Styrman Kramer 2ne motsatser, den förra en grof obildad den senare fint bildad. Det var 2:a resan jag stod under dessa mäns befäl. Jag hade mönstrat som 2:e Styrman.

Styrman hade gått ut med fartyget under förväntan att något af Rederiets fartyg skulle bli ledigt för en Kaptan. Wi seglade till London lossade vår trälast och kom in i Snt Katrins eller Westindia dock, mins ej hvilken för lastning af styckegods för Rio de Janeiro. Jag antar att vi ej blefvo färdiga derifrån förr än Nyåret 68 och vi fingo oförmodat en passagerare med oss.

Han hade varit Löjtnant i Svenska armén men varit med i Polska kriget och der blifvit Kaptan . När Polens stjärna gått ned hade han jemte en del andra flyktingar kommit öfver till London där han på något vis var slägt med Nordenfeldts. Han hade ingått giftermål med en rik och vacker engelska och satte upp sjukgymnastik i Brighton och tycktes till en del lefvat lyckligt der och haft goda inkomster . Sin hustrus pengar kom han väl ej åt och till sist blef han jagad ur paradiset genom Svärmor - och förmodligen skild från sin hustru och hans inkomster tog slut . Så gick han sysslös i London sina släktingar till last. Då Krig pågick i Brasilien och Paraguay, om jag ej misstar mig och högsta ledningen för detsamma för Brasilien handhades af, som det sades, en Svensk General

Bruce , skulle han vid framkomsten genom Generalen söka Anställning vid Armen och då passade det just bra att gå öfver med oss. Ofvanstående berättade han ju för mig och att det var någon sanning därför var att Nordenfeldtarne voro ombord och ordnade om resan.

Hans far var öfverst löjtnant och postmästare i Uppsala, om jag minns rätt hette han Törngren Komna ut i Engelska Kanalen fingo vi Westlig Storm och låg för små segel. Vi hade väl fått några man nytt folk i England och deribland en Finnpojke . Seisingen på lä Storbramsegels nock hade på något vis lossnat och Finnen beordrades af Kapten att gå upp och göra fast seglet igen. Han gick opp men behöll oljekläderna på sig, gick ut på rån för att dra till seisingen , om fartyget slingrade till och han ej kunde hålla sig fast, men ner föll han ett stycke från sidan af Fartyget och sackade akteröfver, så han ej med sin tunga utrustning kunde uppnå den lifboj som vi jemte annat kastade ut åt honom. Att göra något annat för hans bärgning var fåfängt. Det var svårt att stå overksam och se hur han arbetade för att nå bojen , om han ens såg den , och till sist sträckte han, som jag tyckte, båda armarna opp öfver sig och försvan i djupet. Resan gick sedan utan vidare äfventyr, huru lång tid mins jag ej till vår destinationsort tils vi ankrade vid Fallstaffisland. För att undergå visiten af Sanitärbåten och få fri praktica för att sedan segla opp i hamnen.

Rio de Janeiros hamn är så ofta beskrifven att äfven om jag förmådde det afstår jag derifrån. Morgondagen efter vi ankrat omkring 6-tiden. Strömen löpte ganska starkt utöfver mot Sockertoppen (Sugarloafisland), såg föröfver ett meniskohufvud sticka opp ur vattnet, och en man drifvande förbi fartyget ej långt ifrån, men han gjorde ej något tecken till att bli bärgad. Capten och Styrman sutto och drucko kaffe. Jag ropade på dem och de kommo genast och såg mannen. Jg väntade order af Styrman att sätta giggen i sjön, han tycktes äfven vilja det men vi hindrades af Kapten , som hade sina orsaker att ej bärga mannen. Han ville undvika krångel och bråk vid karantän. Så mannen fick ta sig fram bäst han kunde.

Så kommo vi upp till lossningsplatsen. Som hvarje läktare skulle med den last vi lossat, upp till tullen fick vi ligga vakt om nätterna i dem. Man fick mot hög afgift gå in till tullkajen då det skulle gå fortare och wi halade dit och lossade 1 a 2 dagar der, men fortkomsten var ej stor, att det lönade sig, så vi hade att gå derifrån långt innan lasten var slut.

Vår passagerare hade ju varit och anmält sig hos Generalen, men fick ej anställning då kriget var i det närmaste slut och ingen mer antogs. Han gick flera dar utan sysselsättning, men till sist fick han på anonce, anställning att sköta hästar och åsnor hos en Tysk jordbrukare i närheten och kom inridande till torget om morgnarna med Grönsaker. Huru det gick honom sedan vet jag ej, men han var ombord en gång, sökte öfvertala mig att följa honom in i landet i skogarna på arbete , men det låg ej för mig, så jag betacka mig och stannade på min post.

Wi hade ibland lasten alla sorters dricksvaror som det var svårt att controllera och det var ej så litet som försvan genom struparna af dem som gick i rummet i lossningen. Fartyget var tomt i botten, så vi hade blott last kvar på akterskansdäcket, deribland ett Skerryfat inpackat med halm i en yttre fastage. Detta skulle också ned i nedre rummet först innan det lossades. En af matroserna och jag ställde till att få ner det och det hade nog gått så bra om han ej släpt sitt rulltåg så att fatet kom för runn, som man säger och började läcka. Wi fick opp fatet på kölsvinet och satte kärl under för att ta reda på Vinet. Jag tappade på en del flaskor för kommande tider, men det var ej någon välsignelse med det , för kocken, en halv neger viste hvar det låg , så han drack opp det i smyg.

När vi voro färdiga från Rio , fick vi en passagerare med som skulle till Bahia, dit vi skulle gå för att lasta tobak för Bremen, en Herman Lundgren sedermera Consul i Pernambuco, han hade kommit öfver att göra sin lycka i Brasilien. Nu följde han med oss på anonce från Bahia i Skeppshandelsaffär och fick anställning hos en SvenskTysk Skeppshandlare, som hade butik och furnerade fartyg, men hade knappast några varor als i butiken alt som gick ombord i varor skulle

först anskaffas ute i Staden. Tysken hade krog der och för det mesta skötte den affären som gick briljant kan jag väl förstå.

Wi fingo väl in Tobakslasten och Piasafvan och om jag mins rätt sluppo vi undan gula febern. Resan gick väl öfver till Kanalen och Bremerhafen i slutet af October 1868, lossade och tog in balast för Gefle, afseglade i Nov. Komna ut i Weser fyrskepp möttes af en storm der och ankrade der. Men att ligga der var för öppen sjö och de fartyg som lågo der kommo i drift. En bark kom neddrifvande på oss och ramponerade oss betydligt, hvarföre vi måste segla tillbaks till Bremerhafen. Wi lågo dock sjelf fast och fick upp ena ankaret det andra skulle vi sticka från oss för att få segel och komma rundt. Winden var opp för riveret god. Som shacklarne i låsen voro fastrostade måste hugga af en kättingslänk. Wi mejslade af en till hälften sedan stolpen slagits bort , plattade till länken med slägga , fast det var så stark påkänning sprang den ej af utan fick fortsätta med meislingen rättgenom då ändtligen sprang kättningen. Fick opp försegel att falla undan vinden och så bar det af med fart tillbaks igen. Det var Svenskt järn i den kättningen och derfor höll den.

I Bremerhafen var att reparera skadorna och det tog en rundlig tid innan vi blefvo färdiga derifrån. Bremerhafen är ej bättre än andra platser. Skräddar Boardinghus och Krogar, danshus, alt anlagt på att plocka sjömän på deras surt förvärfvade slantar och jag gissar att de gossar som vi haft ombord när vi kommo dit ej hade många ören kvar när vi gingo derifrån och de som vi fått der för completäring hade ej så mycket Kläder på kroppen och med sig, att möta Nord och östersjöns ruskiga Winterväder. Sista dagarna i Nov. voro vi utanför Winga och Kapten hade väl tänkt öfver den dåliga besättningen beslöt, att gå in på Fjorden, och gick opp till Göteborg, telegraferade Rederiet och fick order att lägga opp fartyget för Wintern.

Kom opp till Göteborg lag Briggen i Winterlag, afmönstrade. Styrman Kramer fick order att resa till Köpenhamn att ta befälet öfver Rederiets Barkskepp "Hebe". Jag reste hem.

Jernväg hade vi på den tiden till Stockholm, der stannade jag någon dag. Låg väl öfver någon natt vid Halsberg. Frös man om fötterna fick man vid stationerna förse sig med halmskor. Inga mattor bestods i kupeerna. Flata blyhållare med varmt vatten slängdes väl in och böts om då och då men ingen nemnvärd värmegrad blef det af dem. Antar att järnvägen nyss blifvit färdig till Uppsala och jag åkte med den. När jag kom till Uppsis gick direct till Postkontoret att betinga mig plats till Gefle med Postdeligansen men som båda platserna inuti voro upptagna måste jag ta en plats vid posteljonen på den höga kuskbocken. Det var serdeles kallt, jag hade väl klädt på mig det mesta jag kunnat , men det hjälpte ej. På uppsala slätten blåste värre kallt och jag frös erbarmligt på natten och vid hästombytena gick det så fort att äfven om de haft något varmt att dricka hade man ej hunnit dermed. Efter att ha suttit fruset jämmerliga fr kl 10 på afton till kl 6 a 7 på morgon tror jag det var .

I Tierp gjordes en rast måhända 1/2 timme , der man fick komma under tak och vid en spisbrasa fick tina upp sin förfrusna lekamen och fick sig några Koppar het mjölk eller kaffe. Snart var den glädjen slut och det kändes ännu värre när man skulle ut i den bistra kölden på den upphöjda platsen. Något vidare uppehåll gjordes ej på vägen vid hästombyte varjemt tid att klifva ner och stampa och sträcka ut benen och så opp igen. När vi kommo till Postkontoret i Gefle kunde man tacka Gud att resan var slut och att man ej var ihjälfrusen.

Wi bodde ej så långt från Posten . Så fort mina stelfrusna lemmar och ben kunde bära mig kom jag hem , och när jag fått af mig ytterplaggen tog det flera timmar innan frosskakningarna upphörde . Aldrig har jag hvarken förr eller senare frysit så mycket.

Det var ju nära Jul , hade förut mina Examina, så jag knåpade med hvarjehanda snickeri på Werkstaden och när våren kom sökte jag väl sjöfarten igen och huru det var fick Gubben Wohlin tag i mig och erbjöd mig 1:a Styrmansplatsen i Briggen "Elcazar" som jag lemnat 1866. Nu var detta 69 i April . Den styrman han hade haft under lastningen lemnade, af hvad orsak vet jag ej. Jag

kom ombord sedan lastningen var fullbordad. Samma goda tur som förr, Kapten kom till sjös med en svårartad böld på halsen och var sällan på däck och Konstapeln hade föga praktik så jag fick sätta till min tid natt och dag. Till råge på altsamman var bogporten odrifven, hvilket jag ej kunnat tänka mig då jag kom ombord när fartyget var last och var ej uppmärksamgjord derå. Följden var den att när Briggen doppade litet under vattnet med fören strömmade vattnet genom porten och vi hade mycket arbete med pumpning . Det gick väl såtillvida att vi ankrade på redden vid Köpenhamn och pumpning upphörde när porten var ofvan vattnet. Kapten tog scollarbåt och gick i land för att få bot för sin böld. Jag fick ju besättningen att lämpa däckslasten och annat tungt gods , så långt vi kunde för att komma åt att drifva bogporten och när alt var färdigt var att stufva om alt på sin plats igen.

Wi lågo där en hel vecka och äfven ridit ut en storm och jag hade hifvat in ena ankaret och kattat detsamma då jag berättade mig för att gå iland och höra efter Kapten , då båten från Malmö passerade tätt för om oss, och en röst hördes att fiska ankaret, vi ska strax segla. Innan qvällen kom Kapten Lundberg som skulle öfvertaga befälet ombord, vi lättade ankaret, satte våra segel och det bar Nvardt genom öresund. Nog hade det blifvit billigare för rederiet om det låtit mig gått med fartyget, då jag var competent dertill, då jag nu seglat det till Köpenhamn och förra gången så godt som ensam. Navigerat från Palermo till Göteborg.

Wi kommo utan vidare äfventyr i slutet af Maj till Alicante och lågo en Söndagsförmiddag i stillt utanför hamnen och fastän vi voro så nära land skulle ändå predikan läsas, intet ondt i det. Efter det var gjordt kom en sjöbris och vi seglade in i hamnen.

Efter slutad lossning och intagande af balast afseglade till Torre Vichia (Torevitja) intog full saltlast och så bar det iväg hemöfver igen .

Platsen var på den tiden en liten stad der hälften af innevånarna talade Svenska genom att alla Gefle fartyg som kom in i Medelhafvet mestadelen gingo dit för gråsalt som Dalkarlarna inbillade sig vara starkare än annat salt men som ej annat var än en sort av rödgrå sand som salter färgades med. Fikon och fikonkakor var det stor handel med, och begärliga voro de vid fartygens hemkomst och stor efterfrågan. En gammal man, som alla svenskar som varit der, kände, och som kände igen .dem alla, och gjorde de mesta affärerna med frukt - tillfrågades alltid, -lefver du än ? Gaf alltid samma svar "Don Nissi lefva precis".

Wi seglade derifrån och kommo jämt till Köpenhamn , samma dag som Karl XV dotter (Sessan) Lovisa hade brölopp med Danska Kronprinsen Aug. 69.

Som wind var byig och något motig genom Drogden ankrades der och Kapt Lundberg for i land och såg på ståten. Detta skulle han ej ha gjordt, ty det kostade honom befälhafvarplatsen vid hemkomsten. Wi skulle ha kryssat genom Drogden och kommit hem en vecka tidigare, och sluppit undan en 5 dagars kryss i tjocka på ~landshaf. Kapt Lundberg afsattes vid hemkomsten. Jag lossade saltlasten och tog in trälust då fartyget var i det närmaste färdigt fick jag besked om att de gärna ville ha mig som 2:e Styrman , då det var beslutat att en äldre karl skulle med som 1:e Styrman. Jag betackade mig för den hedern och tog mitt pick och pack i land för att söka plats på annat håll . Ett år derefter då jag en gång träffade Capt Wohlin ombord på Briggen fick jag en slags upprättelse af honom. Han tog mig då i famn och sa att han ej skulle ha släppt mig då , ty han hade nog blifvit hårdt ansatt af den äldre man som gått med honom då som styrman och nu låg i process med honom.

Då det börgade lida mot hösten och någon 1:a Styrmansplats ej stod att få beslöt jag mig för att anta erbjuden 2 Styrmans på Barque "Condor". 1869 23/9 kom ombord och afseglade några dagar derefter för Bristol.

Det blef nog så lång resa blåsigt och stygt på alla sätt , motvind för det mesta. Komna ut i Nordsjön, kom upp under Norge och, gick in till Svinör , låg väl der någon vecka. Fick någon dag skapligt väder , så ut i Nordsjön igen , fick åter stormigt och motvind , slog oss till sist ut genom Dover ut i Engelska Kanalen. Fick full Storm mot igen, länsade tillbaks in och ankrade på Downs. Kapten Hedlund var nog första resan som befälhafvare och hade sin fru med sig. Som de hade en god tro på sådant som bord-dans m.m. De hade en sorts tillställning som de vist kallade Psykografi och den tillfrågades så ofta tillfälle gafs der till och naturligtvis fick de troende svar af den, som de helst önskade.

Efter att ha legat till ankars några dagar förbättrades vädret och fortsattes med seglingen ut i Kanalen och kommo vi så långt att vi ej behöfde söka lä igen , fast vädret var byigt och hårdt, men var någorlunda streck så att vi då slutligen kommo rund Landsend och till slut några dagar före Jul kom till Bristol. Det var nära 3 månaders resa. Efter slutad lossning var att gå ner till Cardiff och ta in Kol-last för "Havanna".

1870 i slutet af Januari antar jag anträdde vår resa som gick i det hela lyckligt om ej snabt. Jag var endast ett par gånger upp i staden då vi lossade vår Kol-last ett stycke ifrån densamma.

Hvad jag minnes är att fina verldens damer voro ute i Skymningen i sina öppna landåer och shoppade och oftast stego de ej ur därför , utan butiksbiträdena hade att förevisa varorna i vagnen.

Huru många Svenskar som fans i Havanna på den tiden vet jag ej, men en skeppshandlar clerk som ofta var ombord kallade sig för CarlËn. Hade som han sjelf uppgaf sin syster med sig någon gång ombord till Captens Fru, men att hon ej var det voro vi snart på det klara med , då hon var född och uppfostrad i Gefle, Olivia Strandell.

När Kol-lasten var lossad rummet rengjort , lags underbädd för intagande af Socker i Kistor och fick vi in så mycket som barlast, och seglade derifån för att completera lasten i Cardenas , en smutshåla i botten af en vik 10 · 12 eng. mil från hafvet. Viken är ej djupare vatten än 12 - 14 fot med ganska jemn muddbotten. Wi hade att segla opp så nära vi kunde och inta den last vi kunde. Socker i hogshead och kistor till stuvage-.Att vi ej kunde ta in så mycket , der faller af sig sjelf hvarföre vi om några dagar fick ge oss iväg till djupare vatten och ta in lastfyllnad. Uppe vid staden låg endast en Norrman 3 mastad Skonare och grundgående.

När vi voro färdiga med lasten skulle Kapten opp och klarera hvarföre 4 af oss utrustades med mat och watten i Slupen och vi fingo ro och segla den långa vägen. Komna opp toge vi Normans gästvänlighet i anspråk , mat höll vi oss sjelfva. Det lags fram på akterdäcket något gammalt segel som vi bäddade oss i. När det blef mörkt blef det också kallt så vi fröso , förutom att massor af råttor kilade både öfver och omkring oss. Vi gingo då ned i kajutan för att få någon ro. Det var vist ej så kallt der men det var etter värre med råttor, så vi voro nog så glada dagen derpå att få vända ryggen åt denna ogästvänliga plats fast vi hade styft arbete att komma ombord igen.

1870 i midsommartiden kommo vi till Liverpool der Sockerlasten lossades och sten barlast intogs och på den något 50 tal balar bomull för Strömsbrofabriken. Egendomligt ! att vi ej fick ta Kol-last hem då man kunnat få den på stället. - Ett par passagerare, en Svensk med sin Engelska hustru båda till åren komna. - Jag blef afmönstrad hemma i Gefle 18/8. Jag måste ju alltid söka mig en första Styrmansplats och då den ej stod tillbuds på Condor lemnade jag den, och jag var ej ledig så länge då jag fick sådan ombord i gamla "Gustaf Wasa". Capt. Moberg. Om jag minnes rätt så var det att gå till Warfvet och kölhala och träförhyda. Mina Föräldrar och Syster bodde ännu kvar på Strömsbro sedan stora brand så jag hade att stiga upp kl. 4 om morgon för att hinna till kl 6 på warfvet och kom vanligen ej hem förr en 8-9 på afton, så fick man för resten lefva på matsäck. Jag antar att jag hade 2 - 2,50 per dag, så det var litet jäcktigt både för mig och mor som skulle opp

före mig så att jag hade tid att få i mig någonting varmt innan det bar iväg över saltorna eller som det kallades näringen. Den 25/10 mönstrade och antar att vi hade lasten inne vid den tiden och voro destinerade till West Hartlepool. Hurudan öfverresan var minnes jag ej fullkomligt, men kommo väl dit utan något anmärkningsvärt . Lossade vår trälast och intogo kol för Barcelona. Firade Julen som jag tror i Hartlepool. Resan gick utan olyckor ut genom Engelska Kanalen och mot varmare och bättre klimat.

Komma in genom Gibraltar sund kommo Spanska fruktbåtar långsidan så vi köpte och böto oss till frukt i synnerhet apelsiner. Då vi sednare träffade en Geflebark och kommo till tals med, kunde vi roa oss med att kasta apelsiner till dem. Emellertid kommo vi till Barcelona och började vår lossning. Den nämde staden är bland de oroligaste i Spanien. Illa var det att gå till staden och derifrån sedan mörkret inbröt. De voro ej noga med att ge en ett dolkstick fast man aldrig förorättat någon. Tjufvar och mördare fans det godt om. Wi förlorade en hop af Kol genom tjufvägning.

Vi gingo till Torrevittja och togo in salt och gick hem till Gefle, så vi voro der i medio af Maj 1871, afmönstrade den 20. Sedan saltlasten var utlossad intogs trälast för West Hartlefood .

Capt. Fru skulle följa med den resan då vi skulle, derifrån gå hem igen med Kol. Jag minnes hon lagt sig till med en utmärkt fin hatt för att ståta med i England, men det skulle hon ej hafva gjort. Det fick hon erfara första gången hon begagnade den i land.

Folket der voro ej vana vid den sortens hattar, hvarför hon ådrog sig uppmärksamhet och förtret. Små gatpojkar följde efter henne och gjorde spectacle af hufvudbonaden. Det tog väl en ända på saken , ty det blef väl ej så mycket landgång af. När vi fått ut trälasten dröjde det ej förrän kol-lasten kom in och så bar det iväg Homeworld bound.

Winden var Sydlig i Kattegatt så den ena godvindaren kom efter den andra, då vi måste kryssa. Det var ljust nästan hela nätterna och en morgon lågo vi för BBhalsar då en Medelhafsbark kom länsande och ville ej gå akter om oss. Jag hade vakten och trodde i det längsta att han skulle observera oss, och gå akter om oss, men förgäfves, då kollision var nästan oundviklig, måste vi ropa och ringa i klockan. Jag måste in i kajutan och få ut dem genast. Det var ej någon tid för dem att ta några kläder på.

I sista ögonblicket vakna dom på det främmande fartyget och fick lägga om rodret, och klarade oss så nära att nocken på hans klyfvarbom sprängde lofvart gaffelgärd och gjorde de ett hål vid aktra Mesanliket , så vi sluppo undan med förskräckelsen (close shaved, sa engelsman).

Wi kommo hem till Gefle omkring den 19 Augusti, 2 månaders Resa.

Efter lossning af Kolen fick vi gå till Skutskär för lastning av trä för Palma (Mallorca). 1871 12/9 mönstrade, om jag mönstrat innan vi gingo till Skutskär minnes jag ej, men kommo vi ej derifrån förrän början af October. Jag minnees ej mycket af sjelfva resan, men att vi kommo fram utan något slags malör är nog säkert.

Jag var ej så mycket i land der så jag kan beskrifva hur det såg ut. Det var väl som de flesta Medelhafsstäder, tog sig bäst ut på långt håll. En kväll var jag på Opran och den såg ej för fin ut.

Från Palma hade vi att segla till Frapani för att lasta salt för Bergen (Norge).

Ett Göteborgsfartyg låg der, jag gjorde bekantskp med Styrman der ombord och vi följdes åt i land en afton. I en tobaksbod sågo vi ett sällskap af unga landsbor i Nationaldrägter. Vi sågo väl på dem mer än de tyckte om förstår jag, vi kunde ju ej tilltala dem, hvarföre vi köpte några sigarrer och gaf oss af och efter kommo de och gingo opp i en paralellgata med den vi spatserde opp genom. Båda gatorna löpte ut på ett torg, så vi kommo fram ungefär samtidigt. Månen sken, så att vi kunde se de stadnade. Vi fortsatte rakt fram , samspråkande, tills vi blefvo hejdade bakifrån af en kavaljer från sällskapet med höjd blixtrande dolk. Hvad skulle vi göra, annat än vända oss om , tala med honom

kunde vi ju ej och som det gjorde oss detsamma hvarthän vi gingo togo vi samma väg tillbaka åt det håll han pekade. Vi träffade då en urmakare som kunde några ord Engelska, vi följde honom till hans bostad, svårt var det att förstå hans prat, så vi skildes vid honom snart. Då det var tyst och stilla öfveralt var det ej något att vara i land för, så vi gingo ombord hvar till sig. I Frapari blefvo vi ej gamla. Snart var saltlasten inne och så bar det iväg för Bergen. Wi kommo dit på vårsidan. Gingo in vid Udsiri med lots . Det tog oss mer än 2 dygn att komma dit.

Det finnes ej mer än en ankarsättning på hela vägen och då måste vi ta ändar i land och svänga aktern mot berget.

Komna till Bergen låg Briggen "Vesta", Capten Herman Trapp från Söderhamn der. Han var i det närmaste klar för att segla hem. Han skulle lemna Briggen och ta befälet å större nybygd Brigg "Carl Johan". Som vi varit skolkamrater i Navigation så var det ju roligt att träffas.

En Stockholmsbrigg låg också der. Styrman gjorde jag ju bekantskap med. Namnet låter jag vara osagt och huru han bar sig åt gick han och förlofva sig med en flicka der, men det blef aldrig något giftermål af, flera år derefter träffade vi tillsamman i Marselj, han var då på resa att ta befälet å en Skonare, och då fick jag veta slutet på den romansen.

När vi fått ut saltet togs in 1000 tunnor sill för Gefle dit vi kommo första dagarne i Maj.

1872 Maj den 6 afmönstrade , och skulle jag gått ut som styrman igen med Skeppet och måhända till sist blifvit Befälhafvare å detsamma. Kapten Moberg & jag trufdes godt tillsamman.

Så kom telegram från Söderhamn om jag ville ta befälet å Briggen Vesta. Det ville jag naturligtvis, men ville först höra med det rederi jag seglade för, om de ej hade något att erbjuda mig. Som de ej hade något, men stälde på framtiden det skeppet som jag seglat med, men när det skulle bli viste ingen. Efter utbytta tacksamhetsbetygelser , sade jag farväl åt dem och Gefle och for iväg till Söderhamn, om till bättre eller sämre vet jag ej. Jag har då aldrig haft skäl att ångra det.

På så sätt blef jag genom Capt Trapps recommendation, väl bestäld Capten på Briggen "Vesta".

Mina minnen antecknade från min 20-åriga segling som Kapten.

1872 i Maj kom jag till Söderhamn och öfvertog befälet å Briggen "Vesta", tillhörande Johan Brolin & Sons Rederi, hufvudredare Grosshandl L.W. Brolin.

Briggen var ej stor, lastade ej fullt 90 Standard. Jag var ju fullt förtrogen med huru ett fartyg skulle handteras i sjön som befälhafvare , då jag under Captens sjuklighet fått varit ensam om Navigeringen, men var temligen grön med Captens göromål i hamn. Här behöfde jag ej befatta mig så mycket med det ty Rederiet lastade egen last med Bondplank det mesta 12 fot längd och gjorde opp med stufvare och alt sådant.

Jag hade således endast skaffa besättning, proviantera och utrusta fartyget. Proviant, Segelduk m.m. hade Rederiet till stor del. Efter att lasten var intagen, besättningen ombord var att få Sundhetspass Från Portugis Consuln Fougt på Långrör och Klarera ut . Det gjordes det mesta af Rederiet, så vi ej behöfde anlita mäklare.

Detta var i slutet af Maj.

Capt Herman Trapp Briggen "Carl Johan" var också färdig och gingo vi ut till sjös samma dag. Det var otur att han kom efter mig, ty när jag med Bogserbåten före kom ut i Skärgården stod tjocka och motvind ute i sjön. Jag viste ej att man för sådana eventualiteter brukade ankra på Prästholms eller Branthällsredden, utan, ehuru obehagligt, fortsatte till sjös, hvarföre Trapp måste följa efter. En par

dagarna hade vi tjocka och motvind och en gång kommo vi i närheten af hvarandra då han förebrådde mig att ha gått ut i tjockan.

Det var sommardag och då gick det nog, ingen snabbseglare var briggen, men vi kommo dock fram till sist.

Jag hade ej förut varit i Lissabon, så det var rätt intressant. Jag träffade där samman med Capt. Vancalow, Brigg "Hebe" för samma rederi och Lund från Helsingborg. Hebe och Vesta voro adresserade till Consul (Torlades firma), George O'Neil, en mycket treflig gammal man, som inbjöd en på florettfäcktning, men då jag ej var hemma i den ädla sporten måste jag afstå från det nöjet. Ett original till fans på kontoret, som mest hade göra med oss och trälasterna, Fonserca, han talade Svenska bättre än vi svenskar, fast han aldrig varit i Sverige. Nästan samtliga på contoret förstodo Svenska. På den tiden var en Skeppshandlare från Risör, "Jansson", som förmiddagarna var den tiden som Captenerna hade mest affärer i land, sammanträffade vi der och vanligen var att hålla en pariar vid en flaska portvin (portvinet var ej så billigt, ca 4 kron , 1 Millreis flask) och ett fat räkor . När lasten var ute, fick in några läktare salt och segla till St Ybes för lastfyllnad för Torlades. På den tiden fingo Capt. gratifikation af 100 reis per Mojo och en kagge vin , så man kunde om man hade någon famn splitved och några dussin årämnen och spiror göra sig en extra förtjenst af en par 300 kronor . Hade man litet köpmansgenie, köpte litet vin och lök med sig hem och kursade bort det hemma gjorde man ytterligare litet mera på resan. Tyvärr hade jag ej några penningar att våga på de sednare speculationerna. Windrufvor och apelsiner var sällan lönt att ta med sig mer än till husbehof, dels fick man ge bort dem och dels voro de svåra att conservera. När saltlasten var inne, hvilket ej tog log lång för en sådan liten bytta som min brigg, var att ge sig på väg hemöfver. Det var ännu något af sommar när jag kom till öresund och fick order vid Helsingör att gå till Malmö och lossa saltet.

War der adresserad till Grosshandl Hjorth . En gammal Skeppshandl. fans då der, som jag fick många lärdomar af (Julius Palm).

I Malmö fick jag bevittna Konung Carl XV landstigning eller rättare sagt landbärning, han kom då från Aken , dödssjuk och dog några dagar derefter.

Hade han regerat 1905 hade han lärt Norrmännen hålla käft på annat sätt än Mickelsen.

Jag tog in en par hundra tunnor Korn, samt några Ekbjelkar som skulle bli till Stäfvar till ett nybygge. Barken "Hilda" som Westman skulle föra .

Sillen kostade 3 kronor per val , för dyr att ta hem.

Det gick väl bra på hemresan 4 dygn. När jag kom upp till östra Finngrundet fick jag ett svårt regn- och åskväder . Snt Elms ljus på topparne och alla rånockar på natten, dagen derpå kom vi in på Ljusne bugten då jag ej kunde nå Lilljungfrun. Winberg med Nya Söderhamn passerade mig der och rapporterade, så jag fick bogsering och så ändades min första resa, 25/9 1872.

Briggen lastades igen för Lissabon med bondplank och det dröjde öfver en månad innan Jag blef klar att segla. Om min första resa var barnlek så blef denna en som spände nerfver och krafter. Det var att slita mot stormar och motvind. Med i all sorts arbete måste jag vara bitti och sent. Seglen voro möra och sköra och mest hade jag att ligga till väders och sy ihop refvorna. Då dagarna voro korta och nätterna långa och var det att passa på när någon stund vädret tillät göra sådana arbeten , då man voro endast 4 man på vakten och nästan ingen af besättningen kunde handtera nål och handsken. Maten var som den kunde bli, då en smutsig 16 a 17 års kockspojke /första resan/ skulle laga den.

Vi slet oss då ut genom öresund till Helsingör (och togo vi in någon proviant ?) fortsatte vår resa genom Kattegatt, men då vi kommo till Skagen blåste det som vanligt Storm af West, hvarföre vi fick några dagar ligga mellan Skagen och Tundeln. En dag såg vädret något bättre ut än vanligt och vi seglade ut genom rännan tätt under land vid Skagen, men det dröjde ej länge förän vi fick gå samma väg tillbaks. Till sist kom vi en dag halfvägs mellan Skagen och Norge, då var det att pressa sig öfver till Norge. Det lyckades. Opp under kusten var att ligga för stormsegel, då vinden ökats till storm. Så lågo vi tre dagar med Strömen på lä och drefvo mot stormen tills vi kommo till Lindesnäs då stormen bedarrade och slutligen slutade 9 - 10 november. Den 11 kom vind från N-NO och det dröjde ej länge förän vi hade full storm med snö och hagelbyar. Vi länsade med god fart öfver Nordsjön då vi mot aftonen den 13 borde närma oss Hovden och djupa rännan som det kallas. Styrman Hedlund (Geflebo) gick af egen ingifvelse till väders att upptäcka fyrar mellan snöbyarna, kom ned, rapporterade mig att han såg en röd, som han tyckte blänkfyr. Jag gick upp i riggen och fick sigte på den och en annan fast fyr, tog något så när pejlingar af dem hyfvade till och lodade, fan det djup och den botten som skulle finnas öster om Hindern då jag ej kunde enl kortet och fyrboken finna någon röd fyr längs Engelska bankarne. Jag tyckte mig finna att jag genom Storm och Ström och oriktig styrning kommit för långt SO vart hvarföre jag enl. den beräkningen måste styra mycket Westligare för att träffa Kanalen. Vi styrde opp för fyrarna och omkring 9 på qvällen kom vi till ett ställe der vattnet liksom kokade och kastade fartyget hit och dit och kompassen fans ingen ordning på, och det var ej att undra på, när jag sedermera såg att vi seglar öfver en bank som ej ett fartyg vill segla öfver ens vid högvatten, och mer än underligt, att vi oskadda kommo öfver. Det var Gabbarna.

Byvädret och stormen fortfor men sjön lade sig hvartefter vi seglade, under jämna lodningar förminskades djupet mer och mer, flera fyrar syntes och jag insåg nu att jag kommit galet. Wilade då bi och börgade göra ankaret klart men som det tog en lång tid och vattnet grundade mer och mer och vi först skulle vända för att komma på djupare vatten stannade fartyget på en bank, som efteråt befans vara Gunflit. Vid pass 11-tiden på natten och fartyget började stöta och hoppa mot banken. Sjön bröt över och lyfte aktra rodret, kajutdörren slogs in. Masterna hoppade och riggen slaknade och vi voro nödsakade att börja med att kapa från oss master och rigg då vi befarade att vi kunde bli ihjälslagna om den ramlat öfver oss. Hwad som bragt oss i denna belägenhet var den omnämnde fyren, som var Sunk hade på sommaren blifvit omändrad från hvit till röd blänk. Jag var ej den enda som gjorde det misstaget efterpå kom ett större skepp utifrån Hamburg med Nordsjölots ombord och seglade rätt i land vid Walton on the Nasee. Hade styrman aldrig gått upp i riggen för att se efter fyrar och vi hållit den första kursen så hade vi om en halftimma sett Galopperna fyrskeppsfyrrar och vi hade varit precis der vi beräknat oss att vara enl besticket.

I den belägenhet vi nu blifvit försatta var att arbeta med att bli fri från Master och rigg och invänta Dagsljus. Det kom ju till sist och då var det att skåda förödelsen.

På förmiddagen sågo vi att en sorts större fiskefartyg låg ej långt ifrån oss och hölt för oss utanför banken. Han gjorde några obegripliga signaler, men kunde ej komma till oss.

Fram på middagen höllo vi ett sorts Skeppsråd med det beslut att vi skulle sätta ut storbåten och gå allesamman i den medan dagen varade då vi befarade att om stormen skulle tillta kunde vraket gå i spillror, då vi sedan ej hade utsigt till räddning. När stormasten gick överbord hade båten skadats hvarföre den måste nödtorftigt lagas. Jag stoppade bröd och några matvaror i Stampotten i båten, en flaska brännvin äfven slängde jag i en säck med något bättre kläder, Skeppsdagbok och Räkenskapsböcker. Då vi hade rustat ut båten med nödiga inventarier lyftade vi den med förenade krafter öfver däckslast och räling och hifvade den långsidan och samtidigt fick alla vara klara att hoppa i den för att stöta ut den från sidan att den ej blef krossad.

Komma från sidan med båten var det stort besvär att komma klar från vraket af riggen. När vi kommo ut i flott vatten, skulle vi ut af banken men bränningarne voro så höga vid kusten af banken

att vi ej kunde ro genom dem. Vi måste därför hålla oss inne på banken och försöka ro till det ställe som Fiskesmacken höll. De hade satt ut sin båt och ankrat den straxt utanför bränningarne.

Vi rodde allt hvad vi kunde för att komma dit, men snart var det omöjligt att komma längre med vår båt ty eben var inne och banken torr. Vi hoppade ur båten och drog den så långt opp vi förmådde. Kocken tycktes ej vara lifvad för att hoppa i vattnet och hjälpa till, men det var ej att vara blödig vid det tillfälle. Jag fick fatt i Kopferdinagel som händelsevis låg i båten och börgade mjuka opp ryggbastet på honom så han fant för godt att lyda. Som det var ett godt stycke väg dit der fiskarbåten tog jag hälften af besättningen med mig och vandrade öfver torra delen af banken sedan jag gett Styrman order att komma efter med de öfriga, om jag gaf tecken och vinkade.

När jag kom öfver hade jag och dem med mig voro mycket väl uppnått och kommit i båten, men jag fick den ingifvelsen att de öfriga skulle räddas först och jag vara den sista. Men det var en dum ingivelse ty hade jag varit den första hade jag medel i min hand att hala manskapet efter mig i båten, ty jag hade en ny handlodlina oppkransad i handen, men i båten hade fiskarna ej en tågstamp.

Två af dem voro sysselsatta att med årorna piska vågorna att ej bryta öfver båten. Jag vinkade följdaktligen till Styrman att komma och han slängde min säck öfver axeln och kom med stormsteg ut till båten direct , han hade längre ben, vi följde i gåsmarch efter honom ut i bränningen . Han lyckades att få fatt i båträlingen och säcken i båten, fiskarna högg en i kragen och fick opp honom i båten. Vi som voro några steg bakom fick en väldig sjö öfver oss och blefvo tillbaka och kullkastade. När jag kom till besinning och kom på fötterna igen såg jag flera av besättningen ligga och sprattla i vattnet , men de kommo efter hand på fötter igen. Timmerman, en äldre man hade svårt att komma på benen af mattighet, hvarföre jag måste komma honom till hjälp.

Efter flera fruktlösa försök att komma till båten igen måste vi afstå derifrån och båten lemnade oss och for till smacken. Vi stannade en stund för att han skulle komma tillbaks , men det gjorde han ej och då det började skyma, var det att få tag i vår båt igen , den låg då torr ännu. Ena ändan av lodlinan fäste vi i båten och sträckte den ut efter banken, försökte så godt vi kunde att gräfva hål och slå ner en åra så godt och så djupt vi kunde och satte fast andra änden av linan i hålen.

Sedan vi försökt att äta det genom saltvatten uplösta brödet och en ostbit, så fick väl bränvinsflaskans innehåll delas ut, och jag svarar för att äfven den mest förhärdade Förbuds och Nykterhetspredikant gerna tagit sin del med. Genomblöta, som vi gått en par dygnvar ej underligt att vi litet hvar började frysa och hacka tänderna.

Vi hade ej annan resurs då floden kom tillbaks än att packa oss när i klump i båten för att värma hvaran. En sattes för att hålla vakt och värma sig med ösning af vattnet ur båten som var läck.

Huru länge vi lågo på det viset är svårt säga, någon timme eller ett par till vattnet började skvalpa på understa meniskolagret i båten, så de började vrida på sig för att komma från det alt annat än behagliga läget. Jag låg åfvanpå i öfversta lagret så att jag stack opp hufvudet och märkte att båten var i drift och vår väktare somnat från vakthållning och ösning. Det var att få opp hela klungan och börja med rodden. För mitt vidkommande öfvertog jag ösning och vakt. Så rodde vi med tanke att kunna uppnå Gunfleets pålfyr.

Efter flera timmars rodd kommo vi ut i farleden till London men ej till fyren. Några Fartyg sågo vi på afstånd , de som kommo oss nära trodde väl att vi voro någon sorts båt från land och gjorde sig inget besvär att kasta bi för vår skull då de hade god vind. Till sist fick vi sigte på en ångbåts lanternor och som tycktes ligga något så när i vår kurs. Jag fick mina roddare att sätta till sina sista krafter och märkvärdigt nog kommo vi så nära, att när vi med förenade krafter skreko, han observerade oss och stoppade och då vi förklarade oss för Skeppsbrutna kommo vi på långsidan

och fast. fndar nedkastades och de af oss som voro för utarbetade blefvo halade ombord och de flesta äntrade efter ändarne. Jag fick upp hunden som vi hade med oss.

När vi voro ombord, vår båt var då full af vatten, kastade jag loss den, sköt den från sidan och klättrade sjelf ombord på ångaren som var en koljarbåt " Biddick" från Sunderland. Capt namn har fallit mig ur minnet.

På dessa båtar håller hvar och en af besättningen sjelf med kosten. Det lagades till ThÈ åt oss så fick vi loafs (bröd) och det smakade bättre än bästa kalasmat. Så fick vi värma oss och de hjälpte hvad de kunde med torra kläder, och så fick vi kasta omkull oss hvar vi kunde och sof återstoden af natten. Ångaren gick ej längre än till Baeckton ca 10 a¥12 mil från London. Morgon derpå skulle Kapten på båten till London och jag skulle ju följa med i de kläder jag hade på mig vid förlorningen.

Komna till London var för mig att söka Consulatet. Jag berättade der hvad som händt och de sände mig till Assurance Agenten och der fick jag repitera om min berättelse och sedan gå till konsulatet igen då de hade ordnat om hvar besättningen skulle hamna. De skulle sända med mig, när jag var färdig att resa från London, en man som skulle ta folket till Sailor Home. Jag begärde pengar på Consulatet att få något till lifs men det hade de ej något att befatta sig med, utan hänvisade mig till mäklaren, då jag ej var destinerad till London kunde jag ej ha någon der.

Då jag återkom till assuransagenten Mr Wendt blef jag ju ytterligare förhörd och han skulle ombestyra att ta vraket med last från banken opp till London. Jag måste ju här framställa min begäran om pengar till mat då jag ju ej kunde gå och svälta. De förklarade att det var Consulatets sak , men då jag nämnde att jag intet fått något der fick jag gå till kassan och få ett par Pound och gå ut och få något i mig. Under tiden jag tillfredstälde min hunger , skulle de ordna om bergningen. När jag kom tillbaks var en man från ett Bogserbolag inne och det oppgjordes att en båt skulle sändas till strandnings-stället och jag skulle ta 4 af manskapet med mig från Backton , gå till Grenwich, proviantera och följa bogserbåten till vraket, för detta arbete skulle de ha 20 Pund om dygnet och om de bergade vraket till London i ett för alt 150 Pund. Wi begåfvo oss iväg i sällskap med mannen som skulle ta hand om besättningen. Jag tog 4, de starkaste af dem med mig och satt af till Grenwich. Programmet utfördes och så hade första dagen knapt gått till ända förrän vi voro på väg till sjöss igen .Då det ej var högt vatten för än vid middagstiden dagen efter ankrade vi vid Nor Fyrskopp några timmar och fortsatte resan på morgonsidan till Gunfleet. När vi kommo i närheten af vraket syntes det vara folk ombord,som höllo på och bärgade en del av löst gods från fartyget. Styrman Hedlund var också ombord han hade kommit dit från sin smack Nr 2 sedan en fiskarebåt före dem var der och tagit vraket i besittning medan ej någon af besättningen fans ombord.

Styrman och fiskarna fingo stora ögon, när de sågo, att jag och flera af besättningen fans ombord i Bogserbåten.

De trodde naturligtvis att vi hade drunknat allesamman. Som det ej var högt vatten kunde Tuggen ej gå i närheten utan efter mycket acorderande med fiskarena, som ansågo sig vara ägare af vraket , kunde en kabel föras från vraket till Tuggen och försök göras att få det från banken men efter ca 1 timmes strätande och då vattnet började falla måste vi uppge för den dagen. Nu voro goda råd dyra, - att gå tillbaks till London var 20 Pund bortkastade. Lägga båten till ankars vid vraket kunde vi ej då det blåste friskt och sjön blef hög, och misslyckades det så nästa dag att få vraket från banken voro åter 20 Pund tillspillo. På Ångbåtsskepparens inrådan gingo vi opp under land vid Walton och lågo snugga der till nästa dag . Då vi kommo till platsen var det toppen på högsta spring och då fiskarna hade kastat mesta af däckslasten i förväg flöt vraket sjelf af banken. Efter en stunds acorderande med dem fick kabeln till tuggen så börgades bogseringen till Harwich , der vi ankrade i mörkningen och Consuln fick ta hand om allesammans. Det blef rättegång sedan om bergarlönen .

Jag blef kvar der till slutet af Februari 1873 till alt blef klart med aktion av Fartyg och last hvarvid jag fick en god lärdom i haverisaker.

Hemresan gick öfver London till Göteborg - Uppsala. Der helsade jag på Frans Hellström en skolkamrat. Han satt och plugga på prästexamen, han blef med tiden Kyrkoherde i Waxholm.

Från London hade jag resällskap med en Student från Gefle (Almgren). Han var ju bekant med en hel del Studenter så vi voro ute på kvällen och fick en inblick i Studentlivet på den tiden.

Det var i början af terminen så flera Ynglingar hade just kommit, och jag fick låna mig en Tulubb ? pels sådan den var, så togo vi skjuts och åkte samman till Gefle. Derifrån for jag till Söderhamn och kom dit- Kapten Skutlös.

Resten af vintern tillbragtes der och mina små besparingar smälte ihop der. Visserligen var jag ej begifven på utelif utan mycket sparsam.

Sommaren kom utan just vidare utsigter att få sysselsättning. Vid Midsommartiden gjorde min Svärfar brölopp för oss och sednare fick jag förhoppning att få Fartyg af samma rederi , det var nog på Fredrik Brolins tillstyrkan som jag fick ta mot befälet på Briggen "Hebe" som Kapt Christian Vancelow lemnade.

1873 i Juli lastade bondplank för Lisabon och afseglade omkring 12/8. Kom dit i slutet af September , lossade, tog salt till Bahia. Afseglade i början af October och kom öfver i November /December. Det tog nog så lång tid att lossa saltet. Bahia var smittat af Gula Febern , efterhand fick vi den hela besättningen, så när som på 2 som undgick den. Wärsatt de voro rädda för sjukhuset, gick flera dar med sjukdomen i kroppen , så när de slutligen kommo dit var det för sent hvarför de flesta af dem dogo.En söndag var jag i land, sammanträffade med en Norsk Kapt. som nyss kommit in i hamnen. Han tog en promenad oppåt en plåtå åfvanför Staden. Det var någon sort af gräs der, han lade sig ner en kort stund, gick sedan ner i Skeppshandlarbutiken der vi åtskildes, då jag gick ombord. Nästa dag när jag kom iland träffades vi. Han förklarade då att han ej mådde bra, hvarföre jag och en Norsk Kapten till följde honom till sjukhuset der han fick ett rum med en säng i der han bäddades ner. En par dar därpå hade han aflidit.

Som de som dogo ej fick vara åfvanjord så många timmar var det genast för oss att si honom till grafven. En tysk präst jordfäste honom. Efter den begrafningen kände jag mig illamående, hvarför jag efter en par dagar följde med Sanitärbåten till samma sjukhus och fick samma rum, samma säng som Norska Kapten hade dött uti. Det första jag fick var 3 matskedar recinolja, Spansk fluga på magen och Senapsdeg på Wadorna. Jag hade ju varit både i Rio och Bahia förut och undgått febern. Jag var väl ej så mottaglig för densamma, men jag var der ca 14 dagar. Under tiden dog både Timmerman och Konstapeln och några andra besättningen för mig. Jag var in och såg efter dem när jag sjelf var på bättringsvägen . Det var ej någon hjälp för dem. Styrman Enström , Gefle-bo (hade varit Capten på ett Geflefartyg). Han skulle ej komma på febersjukhuset. Medan jag var ombord kände han sig dålig, men ville ovilkorligen att jag skulle få honom in på privat sjukhus. Jag sände honom till Consulatet och de föranstaltade att han fick ett sådant. Efter ett par dagar var han återställd igen och kom ombord. När jag nu kunde vara uppe och gå utomkring, så träffa jag honom just på Febersjukhuset, och han kom ej derifrån förr än vi vore klara att gå från Bahia.

Under sista tiden jag vistades på sjukhuset hade Skeppshandlare Dweyer bestyr om att lastning börjats. Det var hvalolja i fat, botten turen var allredan lagd då jag kom ombord. Det var dåliga fat så jag nekade att ta mot dem , hvarföre de måste ge mig bättre eller göra dem täta. Som botten turen var lagd kunde det ej göras något åt dem och de började läka genast. Det var mycket besvär att få folk i stället för dem som dött och Styrman hade jag föga hjälp af, han kunde ej gå ombord förr än fartyget var fullständigt utrustat med medicin. Jag gaf honom fritt att anskaffa hvad som behöfdes.

När den eländiga fiskoljelasten, var inne, seglen bända kommo vi slutligen derifrån i slutet af Januari 1874.

Resan till London gick nog så bra, ingen sjuk af besättningen. Gula febern brukar eljes ha efterslängar. Jag förmodar Styrman körde i sig och besättningen kinin och annan patentmedecin, som höll febern borta. Kursen sattes, så när vi passerat linjen (Euqvatorn) att vi passerade mellan de Ostligaste öarne af Azorerna, så vi undvek det värsta af Golfströms stormarne och kom något så när helbrädda till London efter att ha pumpat olja hela öfverresan så briggen var lättad när vi kommo fram och lasten lossades, då en stor del af faten voro tomma och andra några rester uti. Omkring 15:e Mars 1874 kom till London och öfverlämnade fartyget, lossning m.m. till Dockskompaniet, så jag kunde göra mig fri från de flesta af besättningen. Fastän så mycket af lasten var borta fick jag min fulla fragt utbetalt. Nu blef frågan hvart jag skulle gå, hemöfver fick jag ej. Kunde få fragt från America, Spannmål eller Petroleum, god fragt. Rederiet afslog den för att inte fartyget skulle kunna ta caffelast efter petroleum om det erbjöds från Brasilien. Hvad skulle jag göra ?

Jag slutade den bästa som erbjöds 82/6e från Tabasco Mexikanska Viken mahogny. Fartyget var visserligen ej utrustat med sådana saker för intagning av sådan last, men man brukade få hyra det mesta på lastplatserna.

Gjorde fartyget i ordning för en sådan resa och afseglade från London omkring 3:e april 1874. Jag hade ej många dagar varit ute med ostlig vind genom Engelska kanalen som drog sig SO till full storm Sydgenom till slut West hård storm och mycket hög sjö. Segel måste ju bergas till undre märsseglerna . På natten till den 12:e April föll en Norsk pojke från Märsrån ner i Storbåten slog av en björkspak en stege och en toft i båten. Då jag sjelf höll rodret kunde således ej lemna det, måste kalla folket från väders att få reda på hvad det var. Kommo några och rapporterade att pojken ramlat ner. Jag trodde att han slagit ihjäl sig, men det var lif i honom och fick honom in i sin koj i skansen och vi fick seglet fast, då vi närmare fick se om honom.

Dagen derpå var storm och sjö etter värre. Bogstagen var i ett stycke med stängstaget som var dubbelt, på Styrbords sida sprang bogstaget, hvarföre vi måste förstärka och stötta bogsprötet med en talja på den sidan. Vi fick sedan rund fartyget för babords halsar. Straxt efter mid-dagen, fast ingen kokning af mat kunde försiggå- lemnade jag däcket att gå in och få någonting att äta, då jag hvarken ätit eller sofvit föregående dygn lätade opp en kall fläskbit och en bisket, satte mig ner på durken (däcket) och hade knappast svälgt en tugga , då jag hör ett förfärligt brak och sjön kom spolande längs däcket. Jag rusar ut och och fant hela bogsprötet borta och långsidan. Då på så sätt hela förriggen hängde och släng och det var underkastad lifsfara att få någon sorts stötning ansåg jag bäst att den fick följa bogsprötet och kapade fockmasten och klarade oss fria från Wraket. Vi hade ej mera än undre Stormärs seglet till och ingen styrmakt. För säkerhet hade vi burit den sjuke Norsken in i Kajutan och lagt honom på en soffa i fall att skanshuset af sjön skulle bli bortspoladt. Mot afton då det var mörkt kom återigen en hög sjö, som kastade barlasten ner åt Styrbordsidan. Det var ingen annan utväg än att alla som kunde fick ta lanternor med ner i rummet och försöka lämpa tillbaks barlasten och stämpla den.

Sjelf gick jag in i kajutan akterifrån , för att se efter förödelserna der. Det var med stor svårighet jag kunde tränga mig in der, då midskeppssoffan hade slungats för dörren. De två sidosofforna stodo fasta och den i lä låg den sjuke pojken på. Lampan brant då, så att jag kunde se att Medecinkistan tagit ett hopp från sin plats och tömt det mesta af sitt innehåll öfver den sjuka. Jag måste skratta inom mig sjelf i all bedröfvelse och utbrista "är du sjuk så nog har du fått tillräckligt Medecin alltid". Jag måste ju lemna det som det var, glad ändå att ej pojken var ihjälslagen. Närmare kl. 12 på natten tyckte den som höll i ratten att han kunde få aflösning, så att han kunde få hjälpa dem i rummet och hålla sig varm.

Tog därför väg när i kajutgången der det fans en lukka, om man lade sig ner efter däck kunde man se ett godt stycke föröfver i rummet, och ropade till dem som arbetade att sända opp en för aflösning vid rodret. Sent omsider kom då en kraflande förbi mig och gick opp på däck. Jag kunde höra huru den aflösta talade till den nykomne att han såg lanternor förut. Jag rusar derfor opp på däck der jag såg en babords lanternorna något på lä föröfver. Ett flamoppbloss hade jag i ordning för att tända, men när jag skulle använda det hade det vältrat omkull och terpentinet runnit bort, så det var odugligt. Måste kalla folket från rummet och få en lanternorna för att visa motliggaren att fartyget ej var manöfverdueligt. Vår skyldighet var att hålla undan för det mötande fartyget, men som "Hebe" ej styrde kunde vi ej få den att falla undan, hvarför kollision var oundviklig. Styrman skyndade fram på backen och jag funderade hvad han hade att uträtta der, som första sammanstötningen skulle bli, och en tankeblixt kom för mig att han der skulle ta reda på bättre och beskrifva i journalen hur det gått till. I stället får jag se honom få tag i en nedhängande brass från det andra fartyget för att svinga sig öfver på detsamma, men i stället kom han mellan fartygen. Inseende den stora fara han sväfvade i, rusade jag dit, fick lyckligtvis tag i brassen som han hängde i och med öfermenskliga krafter halade opp honom och stjalpte honom in på däck, hvarpå jag genast vände akteröfver och jag knapt hunnit halfdäcket förr han var på benen och midskepps der hoppade öfver på det andra fartyget, vid 2:a sammanstötningen .

Hade jag kommit några sekunder sednare till hans undsättning, hade han ohjälpligen varit krossad och drunknad. Samtidigt såg jag liksom några skuggor som sväfvade öfver till det andra fartyget. Emellertid gled fartygen till sist förbi hvarandra utan så allvärst stora skador. När alt var öfver fick jag tid att se mig omkring efter Manskabet som stått på halfdäcket, men kunde ej finna någon, annat än den som stod till rors, ~strand, och det var ej densamma som var der, när jag sprang till Styrmans hjälp. Jag utfrågade honom hvart de tagit vägen. Han kunde ej säga annat än att de gått föröfver. Jag begaf mig derfor att söka efter några, men fan endast 2 st för om kajutan. En grek, som jag ej kunde tala med då han ej förstod annat än sitt eget språk och en svensk, kocken . Fem stycken hade således sprungit hoppat ombord i den colliderande Barquen . Backharar ! Styrman, Konstapeln min kärlekskliga Kusin han hördes aldrig af mer. Wi voro således 5 qvar inberäknat den som låg sjuk i kajutan. Wi hjälptes åt att hala an Storbrassar som blifvit släckta och sedan pejlades pumpen men då intet läcka uppstått kunde vi lugna oss. Stormen hade också gett med sig något. Vi kunde i alla fall ej göra något. Den som höll i ratten fick hålla utkik och vi andra fick stå eller sitta och blunda med ett öga omsider. Det blef morgon den 14 April också, så jag antar, att vi försökte oss på att få eld i kabyssen och få något varmt kaffe och någonting att tugga på. Wi fick väl blunda en stund hvar sedan.

Frampå morgonen kom en seglare förifrån med fulla märssigel och Fock. Signalerade om fartyget var läck och om vi behöfde hjälp ?

Då jag svara med Nej på båda frågorna seglade han sin väg. Det var samma en som vi varit i collosion med på natten och hade mina tappra gossar ombord. De fingo följa med till Miramaski dit han skulle, fick vi veta det sednare. Wi fick ge oss till tåls till det blef bättre väder. Fick sofva någon smula, och klara opp och städa litet här och der. Så blef det att tänka ut huru vi skulle ställa för att kunna få något mera sigel på fartyget . Wi böto om undre Stormärs sigel som gått sönder och fick opp en sorts Storstäng och till sist hade wi öfre märssiglet och Storseglet. Under alt detta bestyr som tog oss ett par dar blef ju vädret bättre och bättre och ångbåten passerade oss . En fransman lät sätta sin båt i sjön och ombord till oss och ville ha reda på hvad vi hade för last inne. Då vi ej hade annat än barlast ville han ej göra sig besvär med oss. Huru det var på fjärde dagen på afton kommo vi bland Sardinje fiskare och de villa följa med ett båtlag och hjälpa mig till Belle II men jag afböjde anbudetoch då det senare på natten började dra från West satte jag kurs inåt S:nt Nanzair.

En engelsk kolbåt kom långsides och frågade om han kunde få ta oss till nämde plats, han begärde bara 300 Pund, men som jag var oförskämnd och bjöd 30 Pund satt han full fart och gick till England

efter kol. Westliga vinden ökade litet efter hand så vi seglade rätt bra och sigtade land och fyrtornet på Belle Isle och snart fick vi sigte på en lotsbåt, den hade svårt nog att segla opp oss, hvarföre vi inväntade den och fick en lots ombord. Han ville ta en man till från lotsbåten men jag sa nej, dervid blef det. Wi seglade på det viset till afton och vi voro nära redden utanför Palais (Belle II) då vinden mojnade ur och det blef stillt. Strömmen satte oss mot ön, vi hade att göra klart att ankra på 25 fmn djup och det skulle varit en omöjlighet att sedan en gång få upp ankaret äfven om vi varit 3 gånger det manskap vi var. Nu var för sent ångra att jag ej tagit hjälp när den var erbjuden. Wi hade just gigat upp alla de segel vi hade, höllo på med undre Märseglet då lotsen kommenderade att vi skulle vänta dermed några minuter. Han wädrade vind igen, så fick vi skota hem och sätta våra trasiga segel igen, och Briggen började skjuta fart igen, och innan kl 4 på morgon lågo vi till ankars på redden. Ingen kunde vara gladare än jag, som med Guds bistånd fört fartyget, utan annan hjälp än lotsen, i hamn.

Trött var jag nog och skulle sofva efter att ha vakat så länge, gick till kojs men kunde ej sofva för tankar och tidigt på morgon kom en roddbåt långsidan och en ung mäklare kom ombord. Min tanke var att gå till Snt Nazzaire, men vid närmare samtal med mäklaren och då Briggen flöt in i hamnen fick jag på Söndags fm ångbåt in dit. Telegraferade till Rederiet, men under hela följande vecka fick ej svar, måste telegrafera igen med tydlig adress med ort och provincenamn. De hade tagit det för Calais i stället för Palais, fick order att reparera. Då det ej fans spiror der måste sådana anskaffas för mast och rundhult. Want och stag och dylikt segel m.m. gjordes på ön och så börgades riggingen med de sjömän och timmermän och smed som fans der och det tog nog en ansenlig tid, och svårt nog då jag ej kunde franska. Det var att ständigt gå med kritbiten eller penna och papper och rita för dem huru det skulle vara.

Den Norska pojken, som ramlat ned från märsrån, var ute på benen dagarna förr än vi kommo in. Det första jag hade att göra i hamn var ju att få honom på något sorts sjukhus, men som sådant ej fans fick vi med nöd plats för honom i ett Nunnekloster. Den som ej ville dit var Pojken. Han var tillräckligt frisk att vara med i arbete.

Så fortgick arbetet till slutet af Maj och jag fick Styrman och några man till besättning från Sverige.

Der var ett härligt klimat och fruktbärande och full sommar i Maj. En mönsteregendom besökte jag inpå ön. Den egdes af General Mac Mahon. Cirka 300 Comunarder sutto inburade på Fästningen, efter upproret i Paris 1871. Några af dessa hade jag före afresan som fylde vattenlaget. Enligt A. Dumas roman De tre musketörerna skulle fästningen vara byggd af Porthos. En jagthund på katt hade jag med ombord, och jag kunde ej hindra att han jagade kattorna in i butiker. Värst när jakten pågick i porslins och lerkärls sådana och jag fick betala förödelsen.

Sardiniefisket var i full gång utanför hamnen, hvarje morgon inkom båtarne med fångsten, som genast togs in på fabrikerne. Fisket bedrefs med en större håf och Sillrom begagnades att locka Sardinerna i håfven. Norska sillrommen var temligen dyr 50 francs tunna och små fartyg förde den dit.

Jag lemnade den sköna ön någon dag i Början af Juni Månad destination hem, då mitt fina Certeparti blifvit kanslerat mot att Rederiet måste betala 140 Pund. Hela reparation hade kostat 9000 Kronor. Rigg, Segel, Timmerarbete & alt. Hamnutgifterna var nästan inga, så billigare hade varit rent omöjligt på annan plats.

Kom hem afmönstrade 6 Juli 1874.

Omkring 15 ugusti gick jag åter till sjös på väg till Lisabon. Så vidt jag minnes var resan god. Kom till Lisabon i slutet af September. Der var det sig likt och jag började bli som hemma der. När lasten var lossad och annat småplock såldt, intogs salt för Bergen med 80 balar Kork åfvanpå. Omkring den 24/10 ser det ut som jag var klar och började min resa, den 13/11 var jag vid Dover kan jag se och måste ha haft något ruskigt väder efter som jag tog en sorts lots ombord och troligen kom in på Downys och måhända låg för ankars der till vädret blef bättre och kunde fortsätta resan.

Efter någon veckas segling kom jag in vid Udsiri och fick lots till Bergen, der saltet och korken lossades. En islast var jag erbjuden men det var intet att fästa sig vid. Om jag seglade den 10/12 från Bergen så var jag den 12 i Shields. Slutade fragt stenkol till Nice. Blef efter 1 månad färdig och afseglade från Shields 1875 16/1. Den 26 sände raport Dover hem. Jag hade nog motig och lång resa. Kom till Nice i början March lossade kolen och seglade till Hyeres omkring 17/3. Det tog väl ett par dagar dit. Der finnes ej lotsar, så det var svårt veta hvar man skulle ankra. Byn eller staden låg 1/2 timmes promenad från stranden och syntes ej derifrån. Jag fick ge mig iland och söka upp några meniskor, det var väl en par små hus nere vid strand och fick väl tag i till sist en ung man från hvad man skulle kalla Svenska Konsulatet och han pekade ut hvar saltkrikorna befunno sig under uppsigt af en mindre afdelning Soldater som vägde ut saltet och höll räkning på det som gick ut Landets Monopol. Till den platsen fick jag med Fartyget söka mig bäst jag kunde, kom dit och fick klart för saltlasten, som efter några dagar var intagen. Intet något annat fartyg eller båt syntes i den stora vida bugten innanför de Hyeriska öarna. Jag fick då en klar insigt huru saltet tillverkades genom hafsvatten och Solsken(Afdunstning). Den 26/3 seglade derifrån och den 10 Maj var jag i land i Helsingör, fick någon frisk proviant. Hade order att söka Sandhamn att höra om isförhållande Norrut. Jag kom upp under Landsort mot afton den 14/5 . Som det var mycket tjocka och hägring tog jag lots och seglade på natten till Dalarö, fick reda på isförhållande och seglade derifrån så jag kom ut genom Sandhamn på kvällen och hade frisk gång genom ~lands haf, så att jag var i Söderhamn redan 1875 den 18e Maj. Det var ju en skaplig lång resa.

1875 Den 12 juni lemnade Söderhamn igen med samma fartyg med trälast för Lisabon. Den resan var min hustru med för första gången och pröfvade sjölifvet. Resan var serdeles behaglig. Sommardag och hyggligt väder.

Wi anlände till Lisabon i början af Juli, lossade der vår trälast, intog barlast salt och seglade till Snt Ybes, der vi sammanträffade med åtskilliga Svenska fartyg deraf några hade sin familje ombord, der vi hade våra små tillställningar för hvarandra. Norrmän voro då som ett med oss svenskar och voro vi bjudna att deltaga i glädjen. I land var ingen trefnad , det var som en mindre bondby. Omkring 4 Aug afseglade och efter att ha besökt Helsingör på hemvägen, voro vi hemma den 2 Sept i 2 mån. 28 dagar.

1875 i slutet af september var jag åter färdig för Lisabon med samma "Hebe" men min hustru blef hemma. Den 4 October var jag i land provianterade i Helsingör. November 4e framkom till Lissabon. Lossade trälasten som vanligt till Torlades. Som det ej var någon idÈ att ta salt och gå hemöfver antog anbud för 200 Tons Kopparmalm från Boreiro (tvärs öfver Tajo från Lissabon). Lasta för Swansea. Sista dagarna af November var jag klar derifrån och hade endast 5 dagars resa till Swansea .

Som det var låga Kolfragter antog en för Marseil för Patentfuel (Kolbriquetter).

1876 Januari 7e kom till Marseile slutet af Månaden. Efter lastens lossning gick till Hyeres och tog in en saltlast för Söderhamn. Någon af första dagarne i mars segl derifrån. Om det gått någotsånär att fort komma fram förut så såg det motigt ut nu. Det tog innemot 1 månads tid till Gibraltar och der fick vi ligga flera dagar med god vind men strömmen emot. Som det började ta på matsäcken måste jag försöka att segla in till Gibraltar, hvarför jag en Söndags e.m. , då vi voro ett stycke Vestligt om kusten och intet kom af fläcken för motström, ehuru vinden var god, sade god by till en Engelsk kamrat som jag talat vid, och vände af inåt Gibraltar bugten, för att komma till ankars. Det gick ej att komma den vägen heller för på natten kommo vi aldrig till någon ankarsättning utan drefvos av strömmen ut i gattet igen och fick försöka igen vända fören Vest igen. Men då det ej gaf bröd, beslöt jag mig för att sätta ut båten och ro in i hamnen. Styrman fick order att klara skifvan bäst han kunde och hålla vid kneken till dess vi kommo tillbaks igen. Vi kommo till landningsplatsen men fingo ej gå i land. Det dröjde nog någon timme innan jag kunde få bud till

och komma till tals med någon från konsulatet . Resultatet blef att jag intet fick så mycket som en bit bröd eller en droppe vatten om jag ej ville betala full klarering. Då jag ej kunde gå med på det, måste vi tänka på att åter få tag i Fartyget igen, hvilket efter flera timmars rodd sent omsider lyckades bland 100 tals som lågo seglande utanför och ej kommo någon väg. Wi voro betydligt hungriga, vill jag lofva, då vi ej haft någon matbit med oss. Så var det gästvänliga Mot-tagande i Gibraltar !

Nå, vi kommo slutligen genom Sundet , då den Ostliga Winden började blåsa på alfvar men vi hade ej proviant tillräckligt att våga öfver Atlanten, utan funderade jag på att gå in till Snt Ybes. Wi seglade med god fart öfver Cadiz-bugten till Cap Snt Vinsent, men när vi stucko näsan utanför hade vi full storm rätt imot och hög sjö af Nordlig. Det var att besluta sig för att segla tillbaks och gå in till Cadiz och det gick både fort och bra. Så kom jag dit, fick proviant ombord och friskt Watten. Efter några dagar var jag färdig derifrån. Der träffade jag tillsammans med min Engelska (Scottska) Kapten Brander, som jag förr seglat med . Han hade nu en större Scotsk Barque och vi voro ombord till hvarandra. 1876 April 19 seglade derifrån. Det synes som det motiga hängde med, ty ca 3 veckor derefter lågo vi kryssande för hård motvind vid Dover. Höll så på med det en par dygn bland en hop af fartyg utan att komma förbi ut i Nordsjön. Efterhand försvunno de flesta fartygen och 3:e dagens morgon, gaf jag upp att ligga längre och slita utan seglade ett stycke in i Kanalen och ankrade utanför en liten plats Sandgate straxt West från Folkstone. Lät så båten ro mig till strand och vandrade så in till sistnämnde stad. Der fick jag påfyllning ytterligare på Matsäcken, låg så deröfver natten och fick tidigt på morgon en båt som tog mig och provianten ombord. Satte segel igen , fick upp ankaret och då Winden var gynande, kom in i Nordsjön och hade väl litet bättre tur och passliga windar, så att jag var hemma 1a Juni.

När jag hade afmönstrat besättningen och mig sjelf omkring den 11 JUNI 1876 var min tjänstgöring slut ombord i Briggen "Hebe", som jag haft i nära 3 år i faror och äfventyrligheter..

Ett av Rederiets Barkskepp var då hemkommit och fick jag ta comando öfver detsamma. "Hildur". Lastade ca 155 Standert trä 550 tons d.w. Afseglade den 23 Juni 1876 till London och var der omkring midten af Juli. Jag tog min hustru med, hennes 2dra sjöresa. Några serskilda äfventyr att tala om upplefdes ej på den resan. Wårre var det hemma då i det närmaste hela Söderhamn brändes ned av våld, och hela vårt bohag uppbrändt och voro vi husvilla vid hemkomsten. Från London afseglade vi i barlast till Söderhamn 5e Aug 1876 och var hemma omkring den 28e. Som vi voro husvilla och hemlösa bodde vi mesta tiden ombord utom den tiden då fartyget låg vid Stenåkers Warf. Kölhalades och kopprades. Det dröjde ända till omkring 20 Oktober då vi voro segelklara med trälaster för Lissabon. Efter en stormig resa anlände vi dit på ca 1 månad. Vi lossade som vanligt vår last till huset Torlades och sedan gick öfver till Bareiro tvärs öfver Tajo från Lissabon der vi intogo full last af Hafre för Cette i Frankrike Medelhafvet, der vi sammanträffade med vänner från Lisboa och hade vi nog så trefligt. Omkring 20 Mars följde jag min hustru till Bordeaux der hon blef 3 veckor. Jag hade att ta samma väg tillbaks till Fartyget, der det under tiden intagit Saltlast för Söderhamn.

1877 omkring 27 Mars seglade från Cette och hade ganska motigt i Medelhafvet. Herman Trapp med "Karl Johan" från Cette till Stettin lastad med vin segl. upp mig innanför Gibraltar. Omkring 30 Maj kom till Köpenhamn. Der jag tog min hustru och barnet samt en släkting Laura Wenström ombord. Barnet en flicka född i Bordeaux dog sedan vi kommit hem, förkyldes nog på vägen och ombord då det var ganska kallt för årstiden.

1877 den 5 Juni var jag i Söderhamn, så det gick nog så kvickt från Köpenhamn. Under vår hemvaro bodde vi för det mesta ombord. Barkskeppet "Blenda" bygd på Stenåkers Warf gick då af stapeln. Fartyget var det bästa som i Söderhamn bygdts och måhända det största. Kapten Herman Trapp skulle bli befälhavare. Han förde det nog i 20 år , jorden rundt på långtrad.

1877. Vi lastade plank på West Hartlepool och afseglade den 15 Juli . Anlände i slutet af samma månad . Efter lossning af planken intog col-last för Söderhamn. Afseglade fr W Hartlepool omkring 18 Aug. och var hemma 5 Sept.

1877 Sept. 30 afsegl. med trälaster till Gloucester och hade nog åtskilligt att kämpa mot innan vi kommo dit. Sista dagarna i October lågo vi förankrade nedanför Bristol på väg till Gloucester Då en Grekbrigg kom drifvande i en Stormby , han hade nog förlorat ankrarna på Cardiff Road och kommer med full fart mot låglandet der det var kvicksand. Besättningen gick i båten och bärgade sig, men briggen försvan snart nog i sanden. Undan för undan kunde vi se huru sanden slukade densamma , då efter några timmar syntes den ej mer. Efter en par dagar kommo vi upp till lossningsorten genom kanalen. Der lossade vi trälaster. Capten H. Trapp "Blenda" låg i Bristol, lossade trä, så vi träffades. Hans skepp beundrades nog af Engelmännerna för sina vackra linier och styrka. När lasten var ute , var att ta bogsering till Cardiff der full last af col intogs för Rio de Janeiro.

1877 i Slutet af November anträdde resan .

Det var litet knippigt som vanligt innan man kom i rum sjö, men det gick sin jemna gång sedan genom och öfver Atlanterna och Pasaderna med motigt och stiltjen vid Euqvatorn. Vi anlände till Rio i slutet af Januari och beordrades längst in i viken i Gamboa för att lossa kolen. Ej så långt in låg Briggen Pepita och lossade salt . Gula febern gick der och sjukbåten hemtade folk dagligen. Egendomligt var den värst i saltfartygen och mindre i koljarne. Vi hade lossat större delen av kol-lasten en Söndagsmorgon. Kocken hade väl varit i land och hemtat kött eller något annat, då han kom ombord hade han nog mer (Cashas) rombrännvin i hufvudet än han tålde vid, så han drumlade ner i storluckan bland kolen vid kölsvinet. Märkligt att han ej slog sig förderfvad eller ihjäl. Jag fick ju extra göra som läkare ! Flera gapande sår i hufvudet fulla med kolstybb, klippa bort håret, tvätta bort blod och kolstybben, sätta ihop skinlappar och sår med häften. Det var en riktig skalle som kunde tåla vid sådant fall och det dröj ej länge förän han nyktrade till igen.

Capten Paulsson och en Kapt. från en Göteorgs brigg kommo ombord. Som "Blända" Capt. Trapp och Eiserman "örnen" just kommit in och lågo i francia innanför Flagstaff Island, beslöto vi oss, att ta Pepitas segelbåt och segla och helsa på dem. Som vi ej hade något manskap att afvara och vinden var frisk kunde vi snart vara der. Men så gick vi på ett slag öfver till andra sidan viken, mojnade vinden till stillt, så vi hade att ta till årorna. Solen gassade, värmen olidlig, hade ej annat att släcka törsten med än portvin af hvilket vi blefvo törstigare. Efter ett par timmars rodd uppnådde vi "Blenda". Då fingo vi en ordentlig Middag. Efter Middagen foro vi till Eiserman och besåg "örnen" som äfven gjorde sin första resa. Af rodden och hettan och portvinet blef jag illamående hvarföre jag låg kvar på Blenda öfver Natten. Måndags f.m. följde jag Capt Trapp i land och det blef ordnat så att jag kom på ett privat sjukhus, som låg utanför staden på en höjd. Efter en par dagar kände jag mig bra och då Trapp kom för att höra efter mig följdes vi åt ner till staden. Det var väl några af besättningen, som jag lemnade efter mig i Rio. I allmänhet hade ej sjukdomen varit så all värst svår (Gula febern). Den 14 Febr. 1878 afgick från Rio, kommo utanför på afton började få frisk kuling och kyligt, brukar alltid så vara när man nalkas Cap Frio. Jag var ute på däck första vakten, om något segel skulle bergas. Det var omkring kl 11. Andra Styrman Hansson hade vakten.

Under hela tiden vi legat i Rio hamn hade han varit den kryaste af oss alla. Han klagade att han mådde illa, hvarföre jag sa till honom att genast gå till kojs och breda på sig så han låg varmt. Jag kunde ej lemna däcket, måste öfverta vakten till 12, då första styrman tog emot den. Då ingen segelbergning behöfvde företagas gick jag och lade mig. Dagen derpå undersökte jag den sjuka. Då jag ej kunde afgöra om det var Gula Febern var det säkrast att behandla honom som den. Vi skötte honom på bästa sätt , på 9:e dygnet på f.m. gick han ut i kajutan och han kände sig bättre som han sade och frågade mig om jag tyckte han såg bättre ut och svarade jag dertill ja och sökte uppmuntra honom. Han gick in och lade sig igen, jag tänkte att det skulle bli förbättring af, men tyvärr, om en

par timmar kom 1:e Styrman och rapporterade att han var död. Nästa dag hade jag den sorgliga pligten att jordfästa liket med den sand som han i lifvet själf fört ombord i Rio. Efter Jordfästningen läto vi honom glida ner i djupet insydd i segelduk med jerntyngder vid fötterna. Dett var den 24 februari 1878.

Efter någon vecka anlände jag till Maceio en obetydlig plats i närheten af Pernambuco. Jag var befragtad att lasta socker i säckar men det var mest malasses eller Sirup. Trapitzer var en sorts magasin, bygda öfver strandvattnet af palmträ på pålar. Golfvet är af klyfvet palmträ eller någon sort af Mahognu, men så otätt att när det blöta sockret i säckarne lakar af sig, så rinner Sirupen genom golfvet ner i Salta sjön, så vattnet omkring är ständigt brunfärgat. När de sedan får ligga i högar och pressa på de undre, så äro de mest tomma, men de får gå med så väl, som de, som äro något uti.

Wid utlossningen i Europa är det mest tomsäckar man fört öfver och som tomsäckar äro fraktfria blir det en stor reduktion på fragten. Om jag minnes rätt så fick jag vara ensam der i hamnen nästan hela tiden. Till sist kom en svensk Barque som skulle lasta bomull i halfpressade balar.

1878 Mars 28 afseglade från Maecio till Liverpool.

Jag minnes ej något serskildt från den resan men kom fram 27 Maj. Lossade Sockret och afslutade fragt för Styckegods till Pernambuco. Min hustru reste i Juni månad fr. Söderhamn, Göteborg, Hull der jag var henne till mötes och kom ombord i Liverpool och var sedan med mig på resan. Vi lågo en längre tid der för intagande styckegodslasten. Ibland alla sorters varor, som intogs var lådor och tunnor med åtskilliga dricksvaror. Jag måste hålla 2 styrmänner nere bland stufvarna i rummet för att ständigt tillse dessa att de ej uttogs och consumerades af de sistnämnda. 5 st större ångpannor, med större svårighet att få dem in i rummet genom luckan .

Till sist när fartyget var närlastat till märkena kommo de med en större ångpanna, som jag efter mycket om och men fick placerad öfver storluckan.

Omkring 10 Juli 1878. Afgick från Liverpool och utan några nämnvärda händelser förutom de vanliga upptågen vid passerande af Euqvatorn, så de som ej passerat förut skola gå igenom ceremonierna , som ofta är beskrifna. Min hustru som första gången var med slapp då lindrigt undan med att bestå någon extra grogg överlag, så blef hon antecknad och upptagen i Neptuniorden. Sista dagarna i Augusti kommo vi in till Pernambuco och förtöjde innanför refvet der vi hade godt och friskt, när SO passaden satte in. Som man ligger med Bb-sida mot refvet som bildar hamnen så sveper passaden öfver fartyget i hela dess längd. Som vi lågo närmast refvet hade vi en Sundsvalls Brigg "Adele Marie", Capt. Gröndal utanpå oss åt staden till och hade vi en god hjälp af honom att få ut de tyngre pjeserna som vi hade till last. Med styckegodslaster tar det en rundlig tid och söker Köpmännen att få betalt för alt skadat gods. Jag hade obetydligt sådant, så det betalade sig att hålla god vakt på Stufvarna vid inlastningen.

Det var ju många landsmän som kommo och gingo under den tid vi låg der. Bland andra Barque "Adolf Fredholm" Capt Fredholm , Stockholm. Han lyckades få en god fragt der

Fortsättning i bok 2.

med att ta in ett fyrorn som skulle sättas uppå ett stort ref i Atlanten i närheten af Brasilianska kusten "Roccas" och är serdeles farlig för sjöfarten. En hop fartyg ha under årens lopp gått i land der. Strömmen är ganska stark, den sätter Wester öfver , om man kommer i närheten öster om, så är det svårt att klara sig med segelfartyg. Han "Adolf Fredholm" skulle åtföljas af ett Brasilianskt örlogsfartyg med manskap och atiralg för uppsättning. örefvet är lågt möjligen 10 fot öfver vattnet med en lagun inom detsamma, fiskrik och massor av wrakgods kring stränderna. Som jag sedan hörde lär han ha haft flera äfventyr och svårigheter att få fyrornet landat der, och troligen blef det

aldrig uppsatt der, utan blef afhemtad och uppbyggt på Brasilianska kusten der det sednare tjenstgjorde.

Jag blef i tillfälle sälga de svåra block och grejor, som jag måste lägga mig till i Liverpool för intagning och lossning af de svåra pjäser hvaraf styckegodslasten består.

I Pernambuco intog last af socker i säckar eller samma som förut en gång i Maccio, "Malassis in bags" till Qweens town för order. Några nöjen i land hade staden ej att bjuda. Consul Lundgren voro vi bjudna till någon gång han var gift med ett Tyskt fruntimmer och min hustru kunde ej tyska så det blef just ej något umgänge dememellan. Tyskar fans det flera bosatta i och utom staden som hade sina bierkneifver och kägelbanor till vilka hvilka vi Svenskar tog en vagn och helsade på någon Söndagseftermiddag. Genom Consul Lundgren gingo våra affärer. Han gjorde nog en förmögenhet.

En dag kom ett större engelskt jernskepp in i hamnen med eld i rummet, fartyget var på väg till Newseeland då det blef eld i lasten några dagar innan det kom in. Det hade haft ombord 300 emigranter, som upptagits af ett annat fartyg och kommo in till Pernambuco. Fartyget med eld i borrhades och sattes under vattnet. Folket hänvisades till en ö i floden och Consul Lundgren fick sörja för deras välbefinnande och gjorde goda affärer.

1878 omkring 20 November afseglade från Pernambuco och resan genom pasaderna gick som vanligt. På ca 108 Syd om Azorerna en morgon med finaste väder och herlig god vind alla dragande segel till segla vi opp ett större Engelsk Jernskepp med flagg och signaler oppe. Wi seglade ju förbi honom, besvarade hans signaler, han var ju i brist på åtskilligt. Wi kortade segel och han satte ut sin båt och Kapten kom ombord till oss. Han kom från Ostindien hade lång resa i följe fartygsbotten var svårt betäckt med långhalsar och grönt slemgräs, så det seglade dåligt. Lasten bestod det mästa af svart orent socker i mattor, så de kunde ej använda det som föda hvarföre han fick en säck bättre socker af mig jemte en del annan proviant som vi kunde afvara äfven färger, oljor m.m. och till sist en väl gödd gris. Som han hade Sowereigns med sig var handeln snart uppgjord, och efter ett par groggar och traktering for han ombord till sitt. Jag satte till alla klutar igen och seglade från honom. Vid 8a tiden på morgon syntes ett segel dyka opp akterut vid horisonten och närmade sig hastigt. När seglaren närmade sig det af oss frånseglade Jernskeppet började de två signalera. Jag kunde genast känna igen att det var "Blenda" från Söderhamn hvarföre jag hissade "Hildurs" signaler. Om Engelsman gick ombord till "Blenda" kan jag ej säga, men han borde nog bli förvånad och få en högre tanke om Svenska sjöfarten när 2 svenska fartyg från samma plats i Sverige, så tätt på hvarandra seglade förbi honom.

"Blenda" hade sett våra signaler och seglade snart opp oss , fastän jag ej kortade segel för att invänta honom. Kl. 8 på morgonen hade vi upptäckt honom som en punkt vid horisonten och kl 2 eftermiddagen hade han seglat opp och förbi oss, satt ut sin båt och Capten Trapp var ombord hos oss. Blända kortade segel och seglade under skot med oss. Att vi hade mycket att språka om , faller af sig sjelf.

Han kom från Westkusten Pabelon de Pica Chile med saltpeter och hade 60 dagars resa, blef hos oss hela eftermiddagen. Kommo öfverens att hålla samma kurs på natten. Han låg derföre med små segel och kom så att bli ett stycke akteröfver . Kl 4-5 på morgon satte han alla sina segel och hant mig snart, då han kom så nära att vi taltes vid, oppmanade jag honom att fortsätta, hvilket han gjorde och vid 10-tiden förmiddagen var han försvunnen vid östra horisonten. Som han skulle till Medelhafvet och jag till Irland stälde vi vår kurs derefter.

En vecka sednare var alt förändrat. Wi hade seglat mellan Azorerna och det goda vädret var förbi. Wi länsade undan för Westlig storm med endast båda undre Märsseglen 2 man till Rors fastsurrade och Hildur löpte undan med 11 knops fart men det var för litet att klara sig för de höga brottsjöar, som sökte störta sig akterifrån och begrafva oss. Det gick an så länge de vid rodret, kunde styra

någotsånär ordentligt och hålla vinden något streck om Bbord. Wi hade en pressening öfver skylightet på Kajuttaket , men fann att den var för dåligt surrad kring sidorna om detsamma, hvarför styrman fick en förbrukad logglinn för omsurrningen. Styrman höll på dermed, men behöfde någon till hjälp dervid. Jag äntrade kajuttaket fick tag i surningslinan, då jag såg en hög brottsjö, som ovilkorligen skulle störta sig öfver oss, ropade till Styrman att han skulle hålla sig fast vid Mesanmasten. Sjelf hade jag ej någonting annat än den bräckliga surningslinan, den sprang när sjön bröt öfver oss och spolade mig öfver kajuttaket och tanken för som en blixtn genom mig, att det var min sista stund och att jag nästa ögonblick skulle ligga i hafvet. Men jag kom genom Guds nåd en fot längre föröf fallrepsöppningen och kom med ryggen mot främsta fallrepsställen och ramlade in på däck.

När jag kommit till besinning igen , fant jag att fartyget var någotsånär i sin rätta kurs igen, gick genom förkantdörrarne in i inre kajutan der vattnet forsade mot mig och allt löst låg och spolade i en fots vatten. Min hustru stod på Styrbords soffa dit hon räddat sig. Skylightkappen hade sjön sprängt opp och störtat ned i kajutan, jag måste genast ut och se efter förödelser. Allt löst på däck hade spolats föröfver. Rorsmännen fans då kvar skyddade af det rundade sufletthuset, Skyleitet var ju öppen, och måste genst surras. Stufverten med hjälp af några man ta i håll och få vattnet ur kajutan, lycka var att provianten var oskadad. Förödelser på däck var ej af någon större betydelse. Orsaken att sjön kom in öfver Stb.låring var vårdslös styrning , när fartyget kom i kurs igen och de som styrde voro påpassliga redde vi oss temligen bra. Under resan hade vi pumpat ut omkring 40 Tons socker som pressats ut i form av Melass och gått genom garneringen och pumpats bort, så att fartyget lättats betydligt.

Huru det var klarade vi oss för de värsta sjöarne, som dock en och annan gång gingo öfver rälingen midskepps. Med olja klarades de flesta af brotten och dämpades.

Huru det var kommo dock ur storm och togo oss upp till Irland - och in till Qeenstown , fick order till Greenoch och efter att få någon färsk proviant och en lots seglade af och kommo efter 5-6 dagars segling fram till lossningsplatsen 1879 i slutet af Januari.

Efter slutad lossning af Sockret, som förut anförts öfver 50 Tons bortpumpats, avslutade en kol-fragt från en plats i närheten, Froom till Lissabon. Tog bogserbåt som släpade fartyget dit, var efter någon vecka klar att afsegla från Scottland med mycket besvär att komma derifrån och måste resa både till Glasgow och Ardrossan för klarering .

Det var stormigt den tiden på året och hade knappast kommit ut ur hamnen förr än jag hade full storm. Försökte då att komma norr om Irland, men när jag utanför der fick Stormen rätt mot och en hög sjö hvarföre var rådligt segla tillbaks och försöka Snt Georgs Channel men der var samma förhållande. Efter några dagar seglande fram och åter var bäst att komma till hamn och sökte in på en vik på ön Arran till Larnloch och kom dit utan lots.

Efter att ha liggat till ankars omkring 1 vecka blef vädret så pass bra att vi måste försöka igen. Wi kommo väl ut och det börgade blåsa igen, men vi pressade oss ut ur Kanalen. Efter en ganska stormig resa anlände vi till Lissabon i slutet af Mars lossade Kol-lasten. Derefter intog saltlast för S-hamn. Jag minnes nu ej hvilka vi den resan voro i sällskap, men min hustru hade brådt att komma hemöfver , ingen lägenhet fans derifrån, så hon måste följa med. Wi seglade från Lissabon första dagarna i Maj och den 27 anlände till Köpenhamn just i tid så hon hant komma i land till våra dervarande slägtingar , ty dagen efter den 28 Maj 1879 föddes vår Son. Dagen derpå seglade jag derifrån och kom till Söderhamn 2a Juni.

Efter ca 14 dagars förlopp sändes min Svägerska till Köpenhamn och hemtade Systemen och barnet hem.

För det mesta gick det alltid långsammast hemma att lossa och lasta och komma ut igen. Ej att jag lade några hinder i vägen för att få bli hemma längre tid men Rederiet hade aldrig brådska med last och dylikt.

1879 d 22 Juli var jag väl klar och afseglade med Rederiets last destinerad till Cape of Good Hope. 30e samma månad var jag i Helsingör der jag tog det mesta af proviant för resan. 1a eller 2a Aug seglade derifrån. Sommardag och vackert väder gick det nog så bra öfver Nordsjön och Kanalen och kommen så långt som till Madeira , hvilket vi sigtade österöfver, labrade vinden af till 2-3 knop. En barque seglade opp oss fast det drog långt om en par dagar, och befans det vara ett Hernösands fartyg, också den var destinerad till Cape Town.

Han var lättseglad i laber vind, var af en nyare mera grundgående construction af "Hildurs" storlek. Det gick smått för honom, att komma förbi oss, men då intet vinden friskade kom han mer och mer för om oss, och efter några dagar var han ur sigte. Den som hade honom i tankarna var jag och hoppades få se honom en gång till innan vi nådde Cap staden. För det ändamålet klutade vi på "Hildur" hvar vi kunde få plats för ett dragande segel när vi väl kommit i NO pasaden. Det gick friskt undan under press af segelmassan och för att genskjuta Hernösandarn "Alfa" beslöt jag att gå innanför Cape Verdes öarna, fast det ej egentligen var rätta tiden därför. Winden höll sig frisk som vanligt dragande sig mer Ostlig i slutet af passaden som vanligen slutar på 16 a 17 8 Nord. Emellertid lät jag det basa iväg till en qväll på första vakten, Adelsköld 2e Styrman varskodde mig att det blixtrade och såg byigt ut åt landsidan. Jag var ute på däck medsamma , såg åt lovart, men tyckte det såg ej så alvärst ut, men omkring 5 minuter, så hade vi hela stormbyn över oss.

Det var att försöka få fartyget att falla af genast, men det gick ej så lätt, ty fartyget hade lagt sig på sidan, så rodret hade mindre verkan och dessutom hade vi stor svårighet att få in Mesan , i synnerhet när manskapet, som genast kom ut, ej kunde stå upprätt. Långsamt gick det att få fartyget att falla, men det gick så småningom och hvartefter det reste sig till det kom rätt undan vinden då det var att med alvar berga segel och få ned trasorna af de segel som blåst sönder och ta bort de segel på förtoppen intill undre Märsseglet , sedan var att få bort på Stortoppen och så fick vi hålla på hela natten med segelbergning in på nesta dags för Middag och glad kunde man vara ändå, fast 7 st mindre segel blåst i trasor, när vi hade hela riggen i behåll. Dessa vindarna kommo från Afrika och gå under namn af Harmattan och ofta medföra en sort röd fin sand, långt ut i Atlanten. Som stormen snart aftog så dröjde det ej länge innan vi hade alla segel satta och rätt kurs igen och så bar det iväg till Passadens slut och kommo in i stiltjebältet som man alltid har besvärligt att komma igenom. Stilt kvaft och regnbyar och tryckande värme.

I regn och Windbyar är att försöka komma rätt Syd så fort som möjligt tills man kommer 5-48 Nord, då man träffar SO passaden i börgan mycket på Sydlig, så man är villrådig åt hvilket håll man bör lägga fartyget beroende på huru långt man är West ty strömmen sätter starkt Vester öfver, närmare Equatorn så man ser att man kan klara Snt Paul, Fernando Norhona Rockas och hörnet på Brasilien. Wi hade väl kommit in i S-Osten och känt den angenäma lättnaden , mot för den obehagliga vistelsen i stiltjebältetoch voro ej snåla att hålla ett eller par sträck lättare än bidevind, då vi fick sigte på vår bekantskap igen, som höll skarpt till Vind. Hvilket kanske ej var så oriktigt. Wi seglade förbi honom då och kommo fortare ur SOsten än han som åt sig öster öfver. Min otålighet att komma fort fram gjorde att jag förlorade spelet, ity när vi kommo in i stiltjebältet Söder om SO passaden begagnade jag mig af tillfällen att komma öster öfver i stället för att styra rätt Syd för att komma snarast ur detsamma i bättre och Friskare Windar. Det gjorde att han var i Cape 4 a 5 dagar före mig.

Cap Staden med Taffelberget är så ofta bekrifvet att jag, äfven om jag var skicklig nog att beskrifva naturscenerier ej behöver göra det. Det som hör en sjöman till att beakta är i de tider då Black Southeasters är rådande, att ge akt på om bordsduken lägges öfver berget , d.v.s. om hvita moln rullar öfver och hänga nedanför kanten får man göra sig beredd på en Storm af kortare eller länge

varaktighet, om man ligger för ankars på Redden. På den tiden fans det ju en sorts docka att lossa i och senare utbyggda pirar innanför Breakwater.

~kerberg, som var General Consul på den tiden och som under en följd av år arbetat sig opp var mot-tagare af lasten, som var Rederiets för öfrigt, bestod af plank, tjära, Järnspisar och långa spiror på däck, lossades in i hamnen. Innan denna hamn och piren kom till lossades alla fartyg på Redden läktrades i land. Som ofta hände att fartygen i Storm kommo i drift fans der båtar inrättade med ankare och svår Cairkabel, hvilka seglade ut till nödställda fartygen på hvilka Kabeln bragtes ombord, fastgjordes och det stora ankaret i båten fäldes och fartyg och last på så sätt bergades. Men sådan kärlekstjenst gjordes ej för ingenting var naturligt och lönen kunde måhända gå upp till 1000 Pund altefter fartygets och lastens värden. Att de män, som egde sådan båt skulle bli rikt folk med tiden var ju gifvet och ~kerberg som kom till Cap som mjölnare och sedan befattade sig med bergningsbåtar (anmärkn. har jag liksom uppfattat) blef det också och fick inflytande och blef en stor man med vidt omfattande affärer . Han hade ett litet slott vid foten af Taffelberget med herlig utsigt öfver hamnen och viken, var mycket gästfri ,och inbjöd svenskar och Norrmän, Kaptener och deras Fruar , dem som hade sådana med, anhrar söndag till finare Middagar, hvarvid det bästa af landets och äfven hemlandets mat serverades. På Champanje och finaste viner sparades ej och gjordes alt af Wärdfolket att gästerna kände sig hemmastadda. Consullinnan ~kerberg var ett fint och bildat fruntimmer af Hollänsk härkomst v. Landsberg och hennes far hade utfördt större målningar som prydde väggarna i Salongerna.

Wid tiden för våra resor, jag säger våra, för åtminstone 2 hade jag hustru och son med, var vår vänn Carl Littman, vice Consul och skötte affärerna på Consulatet och var vid dessa festmiddagar den gladaste och underhållande af sällskapet. Oförgätliga äro dessa tider då vi uppehöll oss i Capstaden och måhända det enda Consulatet i världen der man var så gästvänligt och frikostigt mot-tagen. Min antagonist i kappseglingen låg ej långt ifrån mig i hamnen och lossade sina plankor, hade en surrad skålad kryssmast, som jag för min del ej brytt mig om att göra anmärkning öfver, men en annan af de i hamnen varande Norrlandskaptener kom ombord till mig och gjorde sina reflexsjoner, hvarföre då vi hörde till samma assuranceförening vi tillsammans hade att gå ombord till honom och besigtiga masten om man kunde tillåta honom segla från hamn med en sådan mast. Då vi utdömde masten måste han skaffa sig en ny och jag fick sälga af mina spiror till honom.

Spiror och tjärtunnor, som lossade och ej såldes genast måste gräfvast ned i jorden, att de ej skulle torka sönder.

1879 December 4 seglade från Cape Town i Ballast för Pernambuco och kom efter en härlig resa genom SO pasaden i slutet af månaden. Der intogs sockerlast i Säckar för Newyork.

På resan till Pernambuco seglade tätt under Snt Helena och hade ämnat att ankrat, men svårigheten att komma till ankars, då man skall clos - tätt under land för att få lagomt djup att ankra på och Winden dör ut på den sidan, orsakade att jag afstod från avsigten då jag egentligen ej hade något att göra der. Det hände ibland den tiden att man kunde få någon hafvererad ris eller annan last der.

1880 Januari 16 seglade från P-b-o och kom utan någon olyckshändelse efter 3-4 veckors resa till Newyork. Sockerlasten var utlossad på några dagar. Då det var godt om fartyg så voro fragterna låga och svårt att få antagliga. Utgifterna voro stora att ligga vid pirarne på Newyork sidan, hvarför jag gick med fartyget öfver på Broklyn-sidan, der det visserligen var billigare men dyrt nog ändå. Så förgingo en par veckor, hvarje f.m. upp på Funch Edy:s kontor utan att kunna få någon fragt över till U.K. eller Continent or anywhere else.

Kamrater i bedröfvelsen träffade jag nog, flera som voro slutade på andra sidan och kommo öfver i balast, en del stora Cassor fick ju börja ta in sina petroleum tunnor. Deribland Gustaf Brolin med nyinköpta "Johan Brolin" hade sin fru med. Men också sådana som likt mig kommit dit med last

obefragtade. Att det var något kamratlif emellanåt var ju gifvet och en gång blefvo alla Svenska Kaptener inbjudna på festlighet i Svenska föreningen , och bal. Wi voro ju långtradare de flesta af oss men det var ej gifvet att man därför förde med sig så onyttigt plagg som frack. Hufvudsak var att vi hade trefligt och fick göra bekantskaper.

Till sist blef det olidligt att ligga så länge utan sysselsättning , och jag var betänkt på att segla öfver i barlast till Snt Ybes för salt, och slutligen måste jag pressa Mäklaren och skaffa mig fragt hemöfver, och antog fragt till Dansig 3 f per barrel petroleum. Jag fick gå nerför floden till Bergen Point och börgade lasta och omkring den 20 Mars var färdig att segla med 2100 fat. Det var liten last , men som "Hildur" hade mellandäcks bjelkar kunde ej stoppas i henne mer. "Johan Brolin"tog väl in omkring 6000 och "Solon" Dannberg fr Göteborg omkring 10.000. Det var ett nöje att se Stufvarna handtera faten och lägga dem på sin plats i tiren. En man om fatet och han handtera fatet så lätt och ledigt, äfven om det skulle så högt i sin tir, som han sjelf var, som om det varit en snusfjärding.

Resan gick fort och lyckligt till Engelska Kanalen, men var något motigt senare så jag uppnådde Helsingör April 23 - och någon vecka sednare Neuer Farwesser då det ej var tillåtet med sådan last.

Sen måste man hyra in hela besättningen i land , - ligga - koka - äta till fartyget var loss hvilket pågick någon vecka .

Några vidare äfventyr upplefdes ej om man ej räknar att fruntimren voro upplagda för skämt och spektakel och narrade 2:e Styrman till förlofning med en af dem förstås. Om han höll sitt löfte vet jag ej men långt efter slog han sig ner i Australien som fårfarmare och gifte sig der med ett tyskt fruntimmer.

Jag reste en dag till en marknad till det för Sverige bekanta Olivia med dess slott och kloster. Jag gjorde ej någon annan affär der än köpte ett par grisar.

1880 Maj d 9:e segl från Neue Farwasser och var hemma den 20:e .

Låg med fartyget hemma, kopprade och lastade till slutet af Juli , då jag var färdig afsegla till Capstaden igen.

1880 Augusti d 7:e var jag i Köpenhamn. Resan till Cap gick som vanligt .

Några serskilda detaljer minnes jag ej från denna resa. Anlände till Capstaden omkring 9 November och synes som jag var klar derifrån 3:e December.

Efter en behaglig resa anlände till 1881 i början af Januari, till Pernambuco. Lastade der socker i säckar order i Falmouth. Afseglade från P-b-co den 30:e samma Månad och hade nog så Stormig resa sedan jag kom ut från NO pasaden förbi Azorerna, men kom dock lyckligt till Falmouth omkring den 8:e Mars. Der var vinterligt och kusligt. Der träffades Capt Johan Westman, som hade sin fru med sig, bark "Maria". Det var nog så trefligt att träffa dem, det räckte ej länge, ty han fick order snart; då jag fick vänta länge på dem, tills slutet av Mars, för Liverpool der sockret lossades, gick med fartyget till Birkenhead tvärs öfver riveret att intaga Kol-last för Port au Prince på Haiti. Jag reste till Hull för att ta mot min hustru och unga Herr Nils A. Forssberg, som då var 1 år och 9 månader. De kommo med Wilsons liniens båt Orlando, det var 2 aug till som voro fullastade med emigranter från Göteborg, och kommo i land med (tendern) en mindre hjulbåt, som satte passagerare i land, då ~ngarne ej medsamma kunde docka. Detta var söndag , vi lågo i Hotell på natten. Nästa dag tog train för Liverpool och Birkenhead der Hildur var färdiglastad.

I L-pool hade varit tillsammans med min gamla Capten Moberg, som jag seglat med som Styrman, B-Skeppet "Oden". Han hade en passagerare från Göteborg, som han recomenderade mig som 2:e

Styrman. Första Styrman var en Norrman, då ej någon Svensk stod att få , en äldre praktisk man. Så anträdde vi färden ut i Atlanten 1881 April 28. Då det var vår och Sommardag gick ju allt bra och behagligt. Ingen sjösjuka hos Nykomlingarne. Den nykomne 2:e Styrman var ej så utvecklad hvarken i sjömaning eller Navigering och räkning, så jag hade fullt opp att undervisa honom i de stycken honom tillhörde. När vi kommit väl in passaden hade vi ju finaste väder och gick Nord på S:nt Domingo eller Haiti till Port au Prince , omkring 20 Juni. Wi fingo plats vid en holme med Mek. Werkstad och lossade der kolen, som buros i land af negrer och halfblod fransmän, i korgar. Under vistelse der blef en större eldsvåda, nära på altsammans af staden brändes upp, men den bestod af några hus och träskjul för öfrigt. Europeer bodde på höjderna i villor och det var ej heller många.

En svensk man som uppehöll sig med åkeri körde med oss en åktur upp på höjderna på eländiga vägar, fara värdt att vi kommo undan med lifvet. Under elds-vådan på natten hade vi svårt för att freda fartyget för antändning. Någon större sjöfart var der ej. En och annan ammerikansk skonare med trälust och andra saker anlände imellanåt. Lastemottagaren hade varit till America och köpt ett par träångare. En sålde han till staten, gick med post mellan de s.k. städerna och var enda örlogsman de hade utan bestyckning. Armén bestod af några hundra man i alla möjliga dragter och vapen, mest gamla Franska, hälften af krigsmakten var Generaler. I slutet af Juli på en af Falbs kritiska dagar gick ut från Port au Prince, kom ej långt ut derifrån, då vädret såg hotande ut , fick fast alla segel - till Stormsegel. På natten blef ett förfärligt blixtrande, åska och regn. Till all lycka blef ingen vind, inga fyrar, så vi kunde få någon pejling , viste ej hvart det bar iväg, det var en obehaglig natt. När den var öfver kunde man dra en lättnadens suck, då man åter fick segel på och litet vind.

Så kommo vi då rundt på Sydsidan af ön der vi kryssade under Vaeca-ön med behagligt väder. På natten månsken, bramsegelkultje. Förste styrman hade 1:a Vakten och min vakt som sköttes af 2:e Styrman tog vid kl.12. Jag låg vaken på en soffa i kajutan , hade dörren till rorsman öppen och läste. Vid 2-tiden blef det tyst på däck, inga steg hördes. Jag gick så ut till rorsman, han låg med fartyget bidevind, men 2:e Styrman var osynlig. Gick för om kajutan, ingen syntes, men snarkningar hördes från akterkappen. Jag ser in i kappen och der ligger verkligen, jemte närmaste man på vakten, den jag söker, nerbäddade. Jag gick och väckte 1:e Styrman att han skulle bevittna den pligtförgättnes uppvaknande, hvarpå jag väckte dem och förbrådde dem deras uppförande och att 2:e Styrman, som hade ansvaret, satte fartyg och allas vårt lif på spel för sin pligtförgätenhet och att jag ej vidare kunde ha något förtroende för honom. Efter en par dagar voro vi vid insegling till Aqvin , en liten by eller stad vid botten af en trång vik, att jag ingen lots fick var ju klart förr än jag ankrat inne i viken.

I Staden som bestod af några dussin hus, små envåningsträ utan glas i fönstren, fans en billard, der man kunde få några usla dricksvaror, men ej ett hotell för någon resande. Jag hade en dag måst stadna i land öfver middagen, och för att få middag måste höra mig för, men omöjligt. Då blef jag inbjuden följa med några tjenstemän vid tullen och clerker. Nog fick jag mat, men den brände i halsen af hvitlök och spansk peppar, så att det förtog aptiten. Hela befolkningen var halfblod och negrer. Wi tog in last af loggwood. Ingen proviant stod till att få köpa i land. Wi fingo det alra nödvändigaste från en annan stad tätt på till ohygga priser, deribland smör, preserverat, när vi vore ute till sjös och skulle äta däraf var det odugligt, använde det till smöriga stängerna.

1881 omkring 20 Augusti seglade derifrån , hade full däckslast af den obehagliga lasten, hvarföre det var svårighet att komma öfver densamma vid Manöfver. Men det gick ändå öfver Atlanten utan annan förlust än några höns och en kalkon, som blefvo hajmat istället för Menskoföda.

Wi hade order till Qweenstown Irland och anländ der till 10 October. Fick order för Havre, Frankrike. Efter några dagar fick vi in proviant och afseglade. Straxt vi kommo ut börgade en storm från Westlig att blåsa opp, så vi måste länsa för små segel genom Eng. Kanalen, en stygg sjö.

Vi hade bärgat däckslasten öfver Atlanten , men nu börgade den bli uppbräckt av sjön, så vi måste förhjälpas större delen öfverbord. Ingen lotskutter hade varit synlig fast vi strukit bra nära franska kusten. Som jag ej förr varit i Havre, och var utan specialkort, var det nog så svårt för mig att gå in utan lots med 1/2 storm, men jag måste besluta mig därför, om jag ej ville segla förbi. Inne på redden måste vi hålla oss 3 a 4 timmar till det började bli högt vatten , då först fick vi styra inåt piren under skot med en dansk, som hade lots ombord, och först om vid pirfyren fick jag lotsen och 10 minuter eller 1/4 derefter lät lotsen ankaret falla i hamnen.

På 3 dagar hade lotskuttrarna ej kommit ut för stormen. Emellertid var all spänning öfver hos oss nu då man välbärgad var i hamn. Som hamnen var trång och många fartyg kommo in så gick det ej så lätt att komma klar hvaran utan diverse små hafverier. Nästa dagsafton skulle vi hala till lossningsplatsen i dockan, ditin vi hvisserligen kommo men ej till lossplatsen. Förtöjde för natten vid en kaj. Dockan var belyst med elektrisk , det var första gången jag såg detsamma, det bländade ögonen och gjorde arbetet svårare vid förhållningen .

Nästa dag skulle vi förhala till loss-platsen , men då var 2:e Styrman och Kocken sin kos, men det gjorde ingenting. Folk fans att tillgå och pengar hade de att betala med af deras tillgodohafvande. Men det och tillika med en annan fördran de hade vid afmönstringen inför vice Consuln kom jag i en hetare controvers med honom, ity han tog deras parti, för 2:e Styrman och Consuln hade i hemlandet varit skolkamrater och så skulle jag stukas, men det gick inte, till sist öfverbevisade jag Consuln att han hade orätt, det gjorde att han ej under min vistelse i Havre var stram mot mig. 2:e Styrman fick genom Consulns bemedling Captens tittel och värdighet, plats på en liten lustjakt, tillhörig en Friherre Cederström eller kanske rättare Friherrinnan, som styrde måhända med båda. De bodde iland förstås, ty några dagar efter Captens tillsättande öfverraskade hon honom ombord med några af hans vänner. Som hon ej tålde det, fick han sitt afsked.

Efter hand som lossningen pågick bombarderade Clarksons i London Rederiet med fragter , ville att jag skulle segla i barlast till Norge och lasta hyflat virke på Capstaden men det stred mot mina beräkningar. Skulle väl först försöka få något antagligt der jag var. I stället för att ta in barlast, segla halfva kanalen och Nordsjön öfver. Ta in last som ej fick tas in i våtväder tidspillan segelslitning nya hamnutgifter och till sist segla midt i vintern mot Nordsjöstormar ut genom Kanalen, fy baj ! Det der kände jag så väl till förut och då jag hade fria händer, d v s Rederiet hänvisade Claessons att underhandla med mig, skyndade jag mig att så fort som möjligt få fartyget befragtat. Ondt om utfragter var det väl och låga. Mesta befragtningar gjordes i Paris och då en Köpman varit när till Havre och erbjudit stycke gods till Buenos ayres - tog jag mäklaren med och kilade dit, besökte den Franska Köpman pressade opp den erbjudna fragten någon smula. Tecknade under Certepartiet och reste natten derpå tillbaks till Havre. Jag var således en natt och en dag i Paris. På dagen togo vi en vagn åkte rundt och besåg det mesta som var sevärdt af det yttre.

Ej var det någon god fragt men det bästa, som kunde göras under dessa förhållanden. Fartyget gjordes klart för den nya lasten och började ta in den. Under tiden hade jag telegram från Rederiet med förfrågan om jag önskade resa till Capstaden och öfvertaga befälet på ett mycket större Skepp "Johan Brolin". Jag besvarade samma att jag mottog med tacksamhet anbudet. Det skulle komma ny Kapten på "Hildur". Några dagar före jul kom Kapten Nilsson och aflöste mig. Min hustru som var med packade våra tillhörigheter och så började vi vår resa med att gå öfver till Southhamton , tog in på ett hotell nära hamnen. I rummet som vi blefvo anvisade var lika kallt som ute och intet blef det stort bättre sedan vi fick en col-eld. En af Unionline båtarne skulle gå dagen derpå , jag löste därför 2:a klass biljett för oss 3 och kommo ombord i "Asiatic" dagen före Julafton. Då den skulle anlöpa Plymouth. När wi anlände dit, kommo ytterligare något hundratal passagerare. På 2:a klass voro vi ca 100. Som ingen var på 1:a intogo vi de platserna. På 3:e klass var omkring 200. Förråder och kol intogs ytterligare och så bar det af för oss i stickande storm ut i Atlanten på Julafton. Juldagen var just ingen af medpassagerare vid Matborden, men vi läto ej genera oss utan åto med god aptit. Roast biffen, gåsen, plumpudingen och alla goda anrättningar som serverades.

Efterhand som vi kommo söderöfver aftog stormen och passagerarna kröpo fram här och hvar, litet medtagna, men vid framkomsten till Madera voro hela sällskapet i farten och matfriska. Som der gjordes ett 6 timmars uppehåll för komplettering af kol och proviant tog en del passagerare en tripp i land till Funchal som ligger terassvis opp efter höjden istället för att stadna ombord och se på huru Maderapojkarna döko från sina båtar ned efter de slantar som passagerarna kastade i vattnet. De flesta fiskade de upp men en och annan försvan i djupet och der på hafvets botten ligger massor af pengar, ty samma trick utföres för hvarje ångare som kolar och provianterar der och det blir alt en hvarje vecka för att inte säga en hvar dag. Som det ej finnes någon hamn eller landningsbrygga och deras båtar flöto till några steg från land tog båtkarlarne oss på ryggen och buro oss i land.

Nå, det lutade uppför så det var rätt tröttsamt att koma till staden, om man ej vill åka i släde efter oxe, släden är något större än en lappakja och snarlik en sådan. Wägarna äro belagda med små släta stenar för detta sorts åkdon några andra sorts och hästar kunde jag ej märka. Några af passagerare slogo oss tillsammans om en flaska Madeiravin, nog kunde det vara äkta men dubbelt dyrare än hemma. Wi togo vägen upp till ett kloster, der jag af nunnorna tillhandlade mig en blå silkes schawl för 20 shilling - klosterarbete. När tiden var inne gingo vi ombord, der kol, lefvande kreatur, får, höns, ankor, kalkoner, ägg, frukt m.m. var i det närmaste intaget. Hvar och en som hade råd och ville sitta bekvämt på öfverresan köpte sig en korgstol från båtarne. Innan skymning inbröt, var ankaret uppe fortsatte vi vår resa och voro något dygn derefter vid Kanarierna och passerade det snöglänsande Teneriffa. Följde sedan kusten af Africa utan att se land. Passerade Cap Verde mycket nära och kommo så in i stiltjebältet der luften är mulen kvav och tryckande passerade Equatorn och hade då renare och friskare luft i SOst passaden. För att fördrifva tiden tilläts passagerane att ställa till bal och en afton røjdes stora salongen ut för Cabarettställning. En middag ringde Skeppsklockan och alla uppappare sprungo sin väg och vi fick sitta och vänta på anrättningen. Det var öfvning för eldsvåda.

En gång stoppades maskin plötsligt, och vår nyfikenhet blef stillad då den straxt sattes i gång. En racetjur hade sjelfdött och blef hyfvad öfverbord. Sednare en gång låg vi en par timmar still för Maskinskada.

Omsider efter 26 dagar landade vi i Capstaden med en menniska mer än när vi gingo från England. En tysk fru hade fött ett barn några dagar innan vi kommo fram och att det skulle uppkallas efter fartyget Asiatic var ju aldeles gifvet.

Piren på hvilken vi landade var ej långt från der "Johan Brolin" lossade hvarför vi fingo våra saker på kajen och marcherade ombord och fick några gastar från fartyget som buru dem ombord. Det var naturligtvis som vi fallit från skyarna, ty ingen ej ens Capt Brolin viste att vi skulle komma. Nå när förvåningen lagt sig och vi blifvit installerade så hade vi ej mycket att sysselsätta oss med annat än göra bekantskaper och förnya sådana i land. Att jag ej var så särdeles välkommen för vissa personer visade sig framdeles vid åtskilliga tillfällen.

I hamnen voro för tillfället åtskilliga svenska fartyg "Eko" fr Gefle, Jönsson hade sin fru med. "Nils Magnus" Stockholm Pettersson med fru ombord m.fl. Det var ju att ställa till små bjudningar hos hvarandra och i sällskap oppi Staden, förutom att Consul ~kerberg bjöd oss, sin vana trogen, anhvar Söndag Svenskar och Norrmän till Middag.

En Ingenör Carl Ram var med Johan Brolin som fri passagerare hemifrån eller som sällskap åt Capt. Brolin. Zulukriget var slut och Kung Chitovajo var fången på Mowbray, en plats någon timmes Järnväg från Captown. Någon föreslog att vi skulle fara och göra vår uppvaktning hos det fallna Majestätet. Wi voro 8 personer vid framkomsten. Från stationen var ett godt stycke att gå öfver några fält till vi kommo fram till huset, der hans Majestät vistades med sina 6 Fruar. Hett var det, skoskaf hade jag, till råga på althop tröttnde gossen, som vi måste ha med oss, så jag måste bära honom också. När vi kommo fram var Kungen utåt egorna på promenad. Wårt sällskap hade

nog fått vänt om med oförättat ärende , vi hade ej passersedel från Guvernören i Cap. Som en Engelsk officer med sällskap var der i samma ärende fingo vi audiense på hans frikort. Denna officer hade varit med vid Kungens tillfångatagande.

Efter 1/2 timmes väntan kom Kungen med sin tolk och vakt, han var klädd i scheviåt dräkt af engelsk snitt förstås. Efter presentation som försig-gick i ett rum möblerat endast med simpla stolar och rottingsitser, på hvilka de besökande slogo sig ned. Kungen och tolken blef stående.

En engelsk Lady inledde samtalet angående hans resa till England och besök hos Drottning Victoria, som nu var förestående. Han hade ingen annan att besöka. Efter åtskilliga frågor och svar var audiencen slut. Wi togo afsked af Majestätet tillönskande honom lycklig resa, hvarefter vi fingo tillstånd att helsa på hans fruntimmer hvaraf mest det manliga elementet af sällskapet benyttade sig. De bebodde , vistades i ett rum med stampat jordgolf. Hade några hundar och kokkärl der. Det var serdeles resliga svarta fruntimmer just inga Ungdomar eller skönheter. Några hopsyddas glasperlor hade de att sälja för en skilling eller 6 pens eller som man ville ge. Jönsson som var mera närgången kände efter deras muskler. När vi varit en stund fingo vi tänka på tågtiden och återresan. Antagligen åto vi en sen middag i staden och foro derefter ned till våra resp. fartyg.

Efter några dagars sammanvaro under lossningens fortgående , kom stunden då Kapt Brolin skulle anträda hemfärden med en af Casterliniens snabbgående båtar genom Sueskanalen. Hela skaran af hans vänner voro ju nere att ta afsked och till Res-sällskap fick han ett regemente higlanders som blifvit aflösta i Capstaden, en hel hop af samma stodo på piren med musik bagpipes and al. blåsande Scottarnes afskedston, så bar det iväg. Wi gingo väl ombord hvar och en till sitt. Vi hade väl godt utrymme, 3 stora salonger förutom sängkammare passagerarhytter, badhytter, en hytt för lättare snickerier m.m. all möjlig komfort, så att öfverhvar vi kommo blef och hvar chef-fartyg för Svenskar. Efter slutad lossning och intagen barlastfyllnad 300 ton, vi hade fast barlast 200 tons öfverbyggd med plank, öfver järnmalm utjämnad för Petroleum Trade så var (blef) det vår tur att ta afsked af gamla och nyförvärfvade vänner. Wi blefvo bjudna en dag till en plats der Skeppshandlare Carlsson hade en farm Silvermine ca 15 Eng Mil i Caplandet.

Det tog oss nära hela dagen att åka. På vägen sågo vi en hop strutsar som betade, inhägnade. Enstaka ganska höga berg sköto opp ur sandöknen. När vi voro i närheten af farmen tog Rahm geväret och gaf sig in i buskaget då vi måste göra en stor krets omkring med Ekipaget. Hufvudsakligen odlades Majs. Trägård fans vid gården men var ej behaglig att promenera i den för stora Ormar. Huset var ej stort med den undre 1/2 dörren slutet för att stänga ute sådana gäster. En kafferkvinnas till kock , som slängt sin nakna barnunge ner i kol-låren utanför köksdörren. Wi blefvo hjertligt mottagna och bjöds på några godsaker. Det var ej vidare träffligt i vildmarken. Nästa dag återvände vi.

Februari 15 1882 afseglade från Capstaden. Efter ett par dagar fant vi SO passaden och hade sedan en härlig resa tätt till Snt Helena der vi ämnade göra en kort visit på några timmar, men som vanligt der när vi kommo så nära staden, att man borde finna ankarsättning , så är det så djupt att man drar sig för att ankra och vinden kastig och stillt så det är svårighet att komma tillräckligt nära. Wi togo en god sigt af staden och landet åfvanför , satte alla våra segel och voro snart ur sigte af ön. Som vi skulle till Pensacola så var det blott att segla på utan uppehåll ända fram, dit vi anlände i slutet af Mars.

Wi hade att gå upp till staden att lossa barlasten och intaga last, men lasten fick vi vänta på nästan liggdagarna ut, då kom det några Wagnslaster nysågade då och då, 1 1/2" x 11"pitch pin. Då vi ej haft annat att göra ända från Cap och nu här i Pensacola en så lång tid fans annat än hålla alting blankt målat och fint fans ej ett fartyg här och knappast på annat ställe att jämföra med vårt, nog fick jag complimang för det. Men så gick det mottigt i en del andra saker , som lätt hade kunnat

öfvervinnas om vi haft en energisk Consul till hjälp i stället för den som då fans , en gammal Norsk man utan vidare inflytande och anseende.

Hvilka motgångar för fartygets del , är just ej af intresse här.

Lasten var inne omkring d 15 Maj men genom protester och bråk med aflastaren blefvo vi fördröjda några dagar. Genom det tunga nysågade virket , kunde ej, om jag mins rätt , ingen däckslast tagas och gick fragt för sådan förlustig.

Omkring 18:e gingo från Pensacola , resans mål var Dortrecht Holland och då det var den bästa årstiden var det fint och härligt väder äfven genom golf-strömmen. Ordningen för dagen var att först ta sig ett saltbad i stor präktig badhytt. Stewarden alltid kaffe färdigt och nybakat bröd flera sorter, så kom frukost med nyvärpta ägg, diverse annan mat och conserver. Förmiddagen hade vi diverse arbeten för oss. Herr Carl Rahm tycktes lagt serskilt beslag på verkhytten der alla vanliga finare verktyger funnos och gjorde först ritningar till alla de arbeten han tillverkade. För min del lät jag honom ha den ifred, då jag hade att utfinna arbeten att göra för timmerman som hade stor och fullkomlig snickarverkstad förut, jemte svarf och smidja. Observation för tidsbestämning togs omkring 10-tiden och middagshöjden kl 12, så hade man beräkning och afsättning i kortet till kl. 1, derefter intogs middag och innan samtliga fick den i sig var kl. 2. Nils var vid den tiden mellan 3 o 4 år, han skulle först ha sin middag med Timmerman i hans hytt, sedan kunde han få sig något med oss i första backlaget, men i alla hänseende skulle han vara med 2:e Styrman i andra backlaget akterut, så blef han då belåten.

Sedan vi måhända idkat literera studier någon timma , som mest skedda i Engelska böcker , då de svenska voro genomlästa, intogs Kaffe vid 3-tiden, och sedan var att uppsöka något arbete igen. Wi hade Engelsk indelning af vakterna. Timmerman vaktfri. Vid 1/2 6 tiden e.m. kunde vi ta oss en smörgås med tillhörande liten, som Rahm kallade Jurvel (Aqvavit) och ett glas öl (Pale Ale som frun sa). Vid 6.30 eller 5 glas som det hette på sjömannspråk, serverades supper och thË , så var dagen ändad. Något omvexling var det i den dagliga ordningen vid möte med Seglare eller ångare med signalering eller vid fiske springare eller bonettes delfiner och dylikt. Hajar var det synnerligen angenämt att fiska för 1:e Styrman, slå ihjäl och hyfva dem öfverbord då de ej voro till någon nytta annat än ryggbenet att göra till käppar.

Till Holland anlände vi i slutet af Juni. Då vi ej kunde komma till Dort måste vi lossa en god del af lasten i Browsershafen innan vi kunde flyta upp. Denna lossning förutom tidsspillan kostade Fartyget 900 gulden. Kommo slutligen dit 4:e eller 5:e Juli. Som Swenska Consuln skulle ha lasten var naturligt att han ej gjort något- för den med post i förväg sända protesten och det var ej möjligt att få igen något af de utlagda pengarna då jag varit tvingad att teckna rent Conesemente.

I Dortrecht var det fredligt och lugnt inga Svenska fartyg. Inga familier att göra bekantskap med, godt om grönsaker och frukt. En blomsterbal bevistade vi. En söndag bjöd oss Skeppshandlarns, som var af Svensk härkomst och hade en par bogserbåtar, på en utflykt i kanalerna till en liten stad berömd för sina körsbär- af hvilka vi naturligtvis blefvo trakterade förutom smått och godt som vi hade med oss.

1882 Juli 28 voro vi färdiga att anträda vår resa till Cardiff. Jag hade varit i land hela dagen för att få klart från Mäklare m.m. På afton dröjde vi i land till ungefär kl. 10 min fru och son samt Rahm. Då vi kommo ombord var besättningen i fullt arbete med att hifva opp ankaret för att komma litet från en bank som fartyget skulle ha grundat vid lågtvatten. Som lots var ombord befattade jag ej mig med det, utan gaf order till Styrman att ångbåt och lots skulle komma kl. 4 på morgon för att bogsera utför Maas, och följaktligen ha besättningen ut i tid att lätta ankaret. Kl. 4 rapporterade 1:e Styrman mig, att lots och ångbåt var långsidan. Beordrade honom att lätta och komma igång då jag snart skulle vara ute.

En 5 · 10 minuter sednare kommer Styrman tillbaks och säger att besättningen nekar att hifva opp ankaret. Jag får kläderna på i en hast, går opp på akterdäck och besättningen blir kallad akteröfver. På min frågan hvarföre de ej ville lätta ankaret svarade Båtsman, att de ej gjorde det förr än jag fick 2 man i stället för de 2 Tyska Matroser jag afmönstrat der . Då Jag under-rättade att dessa Matroser voro öfverloppsfolk och skulle afmönstras i första Europeiska hamn, att den Mönster Rulla de sjelfva underskrifvet och tagit del af vid påmönstringen upptog hela besättningen till 17 man, men att dessa tyskar af Capt. Brolin medföljt fartyget som reserv istället för hemförskaffning till Tyskland och att vi i stället för 17 man varit 19. Jag förestälde dem hvilka följder det skulle ha för dem om de framhårdade i sitt nekande att lyda och hindra mig att gå till sjös, men det hjälpte ej. Jag tog derföre lotsen med i ångbåten och gick i land der lotsen och ångbåtsskepparen törnade alla sådana som hade lust att förtjena en hacka, det var inget ackordering från min sida. Jag viste hvem som skulle betala kalaset. - Det dröjde knappt en 1/2 timme förrän vi voro ombord igen med fulltalig besättning, som gingo efter lotsens kommando på barken och började. Till 1:e Styrman sa jag , der har Styrman besättning, följ nu lotsens order, 2:e Styrman kommer sedan till Rodret såvida ej lotsen beordrar någon af holländarna dit. Sjelf gick jag in i kajutan tog fram en 6 pipig, stoppade in 6 skott fast besluten att använda den om så skulle fordras. Från matsalongen ledde en trapp opp till poppdäcket . Jag gick opp den vägen lade från mig revolvern på en kapp och gick fram till räcket på förkant af poopen.

Det dröjde ej länge förr än Båsen kommer ensam stöflande , akter öfver och vill gå upp till mig på däck. Jag varnade honom att komma upp befalde honom gå förut. Han frågade hvad meningen var ? Fick det svar att vi skulle gå till sjös, men att jag för tillfället ej hade tid att tala vid honom. Wi hade mest hela dagen bogsering innan vi kommo till lotsombyte för sjölots och frågan blef om jag der skulle ankra eller sätta lotsflagg. Jag hade beslutat att gå vidare till sjös. Hade förut under dagen haft en par samtal med besättningen med framställningar för dem hvilka följder det skulle ha för dem om de fortsatte i sin hals starrighet, men det var för döfva öron.

Nu när lotsflaggan var oppe och jag bestämde att ovilkorligen gå till sjös äfven om jag skulle bli tvingad att taga de Holländare som ännu voro med ombord till Cardiff och att straffet blef hårdare för dem med myteri i öppen sjö. Hade de något att anföra kunde sådant försiggå inför Consulatet i Cardiff. Jag fick dem så att bli mjuka och de gingo i arbete och gjorde fartyget sjöklart. Jag betalade Holländarne och när ångbåten lemnade oss i Nordsjön gingo de med densamma till sina hem. Nöjda och belättna med förtjensten. Kalaset kostade hvar och en som deltog i myteriet 12 kronor. I sjön till Cardiff och ej heller der hördes aldrig ett dugg till missnöje. Wi anlände dit omkring 8:e Augusti. Klarerade in som lastad, då sand som jag hade som barlast dugde för tillverkning av glas och järnmalm som låg under plattformerna skulle säljas. Den kunde ej säljas i England. Deras masugnar voro ej bygda för Svensk Malm, så jag måste behålla den under kolen. Det var alt 250 Pund förlust för fartyget. Sanden åter fick jag fritt ut och litet till.

Myteriet kom ej ifråga förr än jag afmönstrade, inför Consuln, upphofvet för detsamma. Han hade ej begärdt afmönstring, skulle gå med fartyget vidare, begärde 2 månadspengar för olaga skiljande från tjensten o.s.v. Jag förklarade att jag ej ville ha honom ombord , som Myterianstiftare. Consuln förklarade för honom, att jag handlat alt för mildt mot honom och de andra deltagarne i myteriet att om han framhårdade i sin envishet och ta emot sitt tillgodohafvande och afmönstring , för hade han blott en utväg att sända Båtsman och hans medbrottslingar fängslade till Sverige för att dömas. Han fann då bäst att ge med sig, så blef jag qvitt honom.

Den 3 Sept 1882 afseglade från Cardiff .

Wi hade en fin och snabb resa till Capstaden. I början af November anlände dit . Helsade gamla och nya vänner. Smittkopporna gick der förödande bland de färgade menniskorna, ej bland de hvita , som voro vaxinerade. De färgade blefvo förgrymade, när de sågo att kopporna ej bet på hvitt folk,

hvarföre de togo sig för att bestryka mynt med koppvar och andra saker som de hvita skulle handtera. Bland svenskar var der Nils Pyk, ett skepp Nore och naturligt att vi hade små bjudningar hos hvaran. V.Consul var road att koma ombord på Svenska fartyg äfven en del i land bosatta Svenskar. "Matilda" Rebetsky var en spektakelmakare . "Johan Brolin" låg på redde, Rebetsky hade klarerat på Lördagen men sade sig ligga kvar öfver söndagen och bjöd Lithman och några af landsmännen till sig på frukost Söndags f.m. På morgon 4-tiden var det som Rebetsky lättade ankar och hade alla segel satta och det var nära att han hade havererat med "Johan Brolin" men fick något vind så han klarade sig och kom ut ur sigte vid 10-11 tiden, då kommer det bjudna främmandet ombord till mig , då de ej kunde finna Rebetsky och jag måste bestyra om frukost till dem och de gjorde nog heder deraf.

Jag omtalade att Rebetsky dunstat af på morgonkulan , att han gjort narr af dem, men då de hade trefligt hos mig, var förlusten ej stor.

Sista afton vi voro i land bland landsmän fördröjde vi oss längre än vanligt . Vi hade ingen båt beordrad i land , då jag i allmänhet ej ville att någon av besättning skulle hållas i båtarne om nätterna, att ingen skulle vara frestad att ge sig iväg och ingen ha orsak klaga öfver arbetsdag och natt. Vid vår ankomst till trappan vid båtarnes vanliga tilläggsplats, kunde jag ej finna någon båtsman till hands, då hade jag fått sökt oss hotell i land, men jag upptäckte en skeppsbåt , vid närmare påseende var det vår gigg. Tänkte först att Styrman varit artig nog att sända båt för mig, men då jag frågte folket fick jag den upplysningen att Styrman var i land, att han ej upplyst hvilken tid han ämnade sig ombord. Som jag något så när viste hvar han höll till och vi äfven voro der bekanta, togo vi en cabb, åkte dit, riktigt träffade honom der, det var Skeppshandlarns Systrar. Passade bra för oss att ta afsked af dem. Styrman ville ej följa med oss ombord , hvarföre vi sa adieu och foro tillbaks till gigen, som satte oss ombord.

Nästa morgon (lättade) hyfvade . kort gjorde loss och satte seglen, men som Styrman ej kommit ombord ännu dröjde jag i det längsta, då han ej syntes vid frukosten tänkte jag gå honom förutan, men bortåt 10 tiden kom han till slut, fick så opp ankaret och seglade från Capstaden. Detta var sista gången jag var der. Efter några dagars segling voro vi i SO passaden igen och så bar det af på vår gamla välkända route. Denna gång voro vi slutade för Cap Haiti Westindien att lasta Loggwood (färgträ). Den här resan seglade vi ej så nära S:nt Helena och seglade in i Caribian Sea mellan Martinik eller Vincent.

Hvilken dato i Januari 1883 vi anlände till Cap Haiti kan jag ej presis uppgifva , alt nog vi fick ta oss fram bäst vi kunde. Wi skulle till Fort LibertÉ i Cap Haiti skulle klareras och Negrerna togo afgift för kustfart och öfriga afgifter efter deras mätning af fartyget. Efter en par dagars uppehåll fick vi ge oss iväg att uppsöka Fort LibertÉ hvilket vi uppnådde på dagen. En trång öppning i låglandet, som ofta orsakade att fartyg stadnade fast vid inseglingen. Wi kommo då lyckligt igenom och seglade till en större vik der några dussin fartyg kunde rymmas på svaj.

Wi börja lossa vår öfverflödiga barlast. Jag riggade på slupen och gjorde bekantskap med Några Norrmän som lastade der samt orienterade mig i viken. Wi landade på åtskilliga platser men funno just inga märkvärdigheter. Större snäckor fans massvis, för det mesta voro de öppnade i inerändan och djuret inuti kokadt och uppätet. Som vi måste skaffa oss friskt vatten sjelfva var att ta fat i båten och söka få reda på en bäck som rant ut genom eller bakför den s.k. staden. Jag hade mest min hustru och gossen och ett par man med och något skjutvapen och något matförråd. Bäckens ledde ut till hafvet så vi hade ett god stycke utöfver att finna inloppet och ro opp genom en mangroveskog . In bland den kilade en massa krabbor fram och tillbaks igenom sina hål bland mangrowträdens rötter.

Träden och snären var ogenomtränglig . Växte opp och ned igen, slogo nya rötter. Krabborna voro giftiga oätbara. Högre upp der vattnet var mindre salt vistades Aligators Krokodiler lågo med

ryggen åfvan vattnet liksom små stockar efter stränderna. Längre opp var det friskt vatten. Wi gingo så högt opp vi kunde att vi träffade klart och rinnande vatten. Der fylde vi våra fat och sedan det var gjordt gingo våra sjömän och jag en tur medan vi tog ett friskvattenbad, Nils fick plaska i färskvattnet. Inga Aligators behöfde vi vara rädda för der eller andra farliga djur. Så var det att vända hemöfver till fartyget och åto vår torrskaftung på hemvägen.

Så foro vi flera resor men som det ej fylde opp mycket i våra stora vattentankar, fick täta och göra ren en af våra båtar och söka upp ett annat vattenställe och der fylla vatten i den medtagna båten då vi snart fylde vattenlaget.

Medan vi ännu lossade barlasten , var jag en dag ute och seglade med båten, såg en större barque för fulla segel styra in för inloppet. Kommen rätt in i detsamma stadnade den på en gång och börgade berga segel. Jag seglade ombord fick af besättningen så många den rymde och seglade ut till det strandade skeppet som var "Oden" byggd i Gefle men såldt. Kapten hette Sonesson, fartyget var Svenskt och Strömmen i inloppet hade satt fartyget ned på den vid venstra sidan varande sandrefvet . Efter mig kommo en 3 · 4 båtar med manskap från Norska fartyg. En af de Norska Kaptenerna öfvertog med Kaptens medgifvande , befålet för losstagande fartyget från grundet. Då det var godt om manskap och båtar var ingen svårighet. Sedan vi hifvat från grundet var att sätta några segel och båtarne förut att bogsera, togo vi fartyget opp i hamnen.

Som "Johan Brolin"var största och snyggaste i hamnen var det Chefskeppet.

Inga ångbåtar gingo på kusten, hvarföre om någon blef sjuk måste den föras i båt till Cap Haiti till en Doctor Broody hvilken hade en sorts sjukhus och man öfverenskom med honom om en viss summa för fartygets och manskapets storlek om 40 till 50 dollars, om man hade någon sjuk eller ej , annars blef det 6 - 7 dollars per dag och man om man ej hade kontrakt. Han lag an på att fånga mig också, men jag betackade mig. Jag hade all sorts behöflig Medecin ombord äfvensom sjukhytt. Mannen var väl en humbug doctor och blef ej vidare glad då jag ej mottog hans anbud. Emellertid hade en Norsk Kapten måst fragta en af sitt folk dit, då ingen Medesinman fans i Fort Liberty. Det hade passat sig så bra att Republiken Haitis hela flotta bestående af en gammal träångbåt som vanligen gick rundt till hamnarne med post, befant sig i Cap Haiti med en eller flera af regeringsministrarne ombord som höllo tal till Folket öfver deras storverksgerningar. Det var väl någon General som skulle ställa till uppror och fördrifva nuvarande Regering och President.

På Norska Kaptens begäran hade han och båtfolket fått tillstånd att följa med till Fort L. På vägen hade varit artiga och uppmärksamma mot honom och ej velat mot-taga kontanter af honom. Då han ej vet hvar med han skall hedra det fina bemötandet , kommer han ombord till mig och berättar sin färd och om jag ej ville hissa våra signaler och flagga för örlogsmannen och skjuta några skott. Wi voro de enda i hamnen som hade kanoner, vi hade 4 st. De andra norska skulle flagga vid man of war ens afgang. Som signalen I är lik Haiti-flaggan hissade vi den på förtoppen när han passerade förbi och saluterade den med 8 skott och samtidigt helsade med vår flagga. Haitiflaggan halades ned men för säkerhets skull skickade vi efter honom ytterligare en salva. Han var ju ej berättigad att besvara våra skott troligen hade han hvarken krut eller kanoner ombord och troligen helsade han ej med sin flagga. Det var den enda och sista gång vi hade bruk för kanonerna.

1883 sista dagarna i Februari voro vi färdiga från Fort Liberty. Som vi alla i hamnen liggande Svenskar och Norrmän brukade med båtar och folk hjälpa hvaran till sjös i gattet, så följde de mig ut tidigt på morgon medan en lätt landvind blåste. På andra dagen voro vi till ankars i Cap Haiti. Clarerade fick in någon proviant och afseglade på lördagen den 3 mars och beslöt jag mig för att gå rätt opp till lovart om Great Inagua i stället för att göra en krok neråt till Crooked Island passage eller i lä om densamma der det fanns fyrrar att tillgå. Wi hade fint väder. Kryssade oss oppför pasagen och på Söndags f.m. var ungefär på midten af Stora Inagua. Tog både kronometer och

latituds observationer. Vi sigtade landet och tog krysspejlingar och fortsatte för Styrbords halsar Nord öfver. På e.m. friskade vinden något så vi tog bort småseglen. Mot skymningen rymde vinden så vi kunde styra N t V och NNV detta narrade mig att ligga på och med god utkik och alt klart för vändning trodde jag vid 7-tiden efter avsättning i kortet att vi skulle ligga förbi 10 · 12 minuter engelska mil till lovert af Lilla Inagua. Första Styrman hade spiset när jag höll på och sätta af i kortet och tillsade honom att hålla skarp utkik från halfdäcket . Han sätter sig på loverts räling med kikaren i hand. Jag gick genast på däck igen och gick några slag fram och tillbaks med blicken åt lä och upptäkte något vitt i lä, frågar Styrman om han ej ser någonting ?Han svara nej ! Jag får kikaren, ser mot det vita och finner att det är bränningar.

Kommenderar genast opp med rodret att fall vända, ville ej försöka stagvända då hon ofta brukade neka vid någon högre motsiö. När vi fått fartgyet rätt undan vinden och skulle lofva upp på andra bogen stadnade det och kom ej längre, på ett utstickande rev. Jag befalde Timmerman att pejla vattnet i rummet och det stod genast flera fot högt. War ingenting att göra annat än göra fast seglen fortast möjligt .

Hvartefter vattnet steg i fartyget lutade det utåt, men då det stadnat var ingen fara att det skulle kantra. Styrman och besättning ville sätta ut båtarne men jag sa tvärt Nej ! hade de kommit ut hade blifvit slagna i stycken. I stället fick Styrman ideen att få riggen öfverbord men som det var järnmaster kunde de ej kapas, men han börgade med förmärsstången, som fartyget var tillspillogifvet, lät jag dem roa sig med det. Han tänkte få ner riggen att fartyget ej skulle falla utåt.

Jag gick in i salongen. Min hustru hade satt Nils i en stol och bäddat om honom, sjelf var hon sysselsatt med att plocka fram det nödvändigaste och packa ned i våra kistor. Gossen hade sagt åt Mamma innan han somnade att hon inte skulle vara rädd och inte gråta, för Gud skulle hjälpa oss.

Aktern hade då sjunkit ner så mycket och fartyget krängt öfver åt sjösidan. Bb salongsfönster utslagits att sjöarna gingo ett godt stycke in på kajutdurken och förstört proviant och saker som voro placerade i hytterna på den sidan. 2:e Styrman hade jag att rusta ut båtarne med nytt vatten i kaggarne och alt annat som hörde till dem. De voro förresten altid klara med proviant och vatten som emellanåt byttes om.

Nu hade vi att få mera af hvarjehanda såsom kaffekokare och andra kok-kärl, porslin, filter .m.m. , så vi hade mest sysselsättning hela natten. När 1:e Styrman och dem han hade med sig blifvit trötta på att få ner förriggen och fartyget ej sjönk eller lutade mera, var ej lönt att arbeta mer med riggen, började det lida mot morgon och Kocken hade kaffe i ordning, hade vi god tid att inmundiga det och mat dertill och invänta dagningen, då vi satte slupen i vattnet. Det var ej så lätt att få den välbehållen föut på St.b bog der sjön var lugnast. Som refvet sträckte sig en god sträcka Westeröfver och bildade en god hamn innanför med fin sandstrand närmast fartyget beordrade jag 1:e Styrman att ta 4 man med sig och ro långs efter refvet för att få tag i något ställe der man kunde komma öfver och in i hamnen och om möjligt till sandstranden. Efter någon timma var han kommen dit och sednare tillbaks och berättade att han fann en öppning på refvet och att det gick bra att komma igenom.

Jag fick en af båtarne , som vi under tiden satt i sjön och fått förut i lä fick de saker som vi skulle ha , Instrument , kronometer, sjökort m.m. Firade ner hustru och barnet ner i båten och gaf oss iväg . Det gick nog så bra undan vind och sjö ehuru vi hade båten bra lastad, fant öppning i refvet och styrde in igenom till sandstranden.

Inrättade oss der på bästa vis, då det för närvarande ej var möjligt att segla öfver till Stora Inagua, hvars konturer knappast voro synliga der vi nu befunno oss då öarna äro lågland.

Då de 2 andra båtarne anländt i hamnen, var att plocka ur dem kokkärl, proviant, dela ut den och få något till lifs. Att vi redan från början måste spara in på maten och i synnerhet på vatten, då det ej fans drickbart sådant på ön. Till natten drogo vi upp båtarne så långt vi förmådde, och satte upp vakt och hade en eld brinnande. Då det ej var kallt såfvo lugnt något så när under båtsegelställen. Dagen derpå voro vi ju uppe med solen omkring 6tiden, då vi fått något kaffe oss och sågo efter båtarne, befans att vattnet på natten stigit så at lifbåten blifvit rörlig och legat på någon sorts sten, så det gått hål i botten. Wi måste således rusta ut slupen och sända den ombord, att hemta materialer att laga den med. På samma gång få så mycket vatten och proviant de kunde komma öfver. 2:e Styrman och Timmerman skulle ju vara med. Det dröjde ej länge förr än de voro tillbaks och hade fått med sig det allra nödvändigaste, fastän ej på långt ner hvad som var ämnat. Då sjön ännu gick våldsamt för om fartyget, hade de gett båten der för kort fånglina, följdens blef naturligen den att båtstäfven börgade ge med sig och båten läka, hvarföre de måste ge sig från vraket förr än de tänkt.

Så kommo de med näppe nöd tillbaks och vi hade två båtar att laga i stället för en. Lycka var att timmerman hunnit rafsas till sig så mycket att det räckte till båda och fått sysselsättning.

Wi andra gjorde ströftåg innåt och rundt ön. Den var af vulkanisk uppkomst, och der marken var bar var den skroflig och skarpklingande. Växtligheten var ganska höga kaktus, som var ganska saftig men ej god att släcka törsten med. Att det fans någon sort af hästar eller mulor sågo vi färskas spår af första morgon straxt intill vårt läger, men som mulor kunde lefva af kaktusväxter som voro saftiga behöfde de ej så mycket friskt vatten utan drucko af det saltbräckta vatt som fans i gropar här och der. Några af manskapet gingo i kring om ön som tog dem ett par timmar.

De hade gevär med sig men fant ingenting att skjuta. På Westra ändan var der en sorts hopspikat hus bredvid ett fossfat-tag, en körbana till en brygga der hade mulorna varit använda och kvarlemnade, sedan arbetarne lämnat ön. En tupp och en del fullväxta vattenmeloner af hvilka de medförde några st som kommo väl till pass i och för Wattenhushållningen. Båtarne blefvo nog så bra lagade, men vi vågade ej ge oss af från vår hamn förr än sjön lagt sig i synnerhet i reföppningen.

Fredagen den 9 mars 1883 beslöt jag mig för att börja vår segling till Great Inagua. Jag valde den dåligaste båten men bästa seglaren, jag packade mina egna bärgade tillhörigheter och Navigationsutensilier. Båtarne voro ordnade så att 1:a Styrman tog befäl öfver lifbåten, som var utrustad med luft-täta tankar och korkpåsar på sidorna att den ej kunde på något vis sjunka. 2:e Styrman tog giggen, som var temligen stor och rymligt. Jag hade ordnat det så att vi skulle ro båtarne ut genom reföppning och komma utanför sätta segel. Då min båt var hårdast lastad och trångdt, hade 1:e Styrman order att hålla sig tätt vid oss i händelse av om min båt skulle komma i någon fara i öppningen.

I stället hölls båten på vederbörligt afstånd så att vi hunnit drunkna innan han hunnit komma oss till hjälp ifall det gått olyckligt för oss. Jag ropade åt Styrman att hålla sig närmare, men han tycktes ha fått någon eller några af Dortrecht myteristerna med sig, ty han svarade, att de nekade att längre lyda order sedan fartyget förlorats. Jag ropade igen att så länge de voro i fartygets båtar måste de lyda befälets befallningar och att Styrman under mitt ansvar fick begagna sig af de medel som stod honom tillbuds att sätta sig i respect. Som det gick bra för oss genom refvet och kommit i jämförelsevis bättre sjö satte jag segel och styrde tvärs öfver kortaste väg till Stora ön. Innan afsegling hade plan uppgjorts att jag med min hårdt lastade och skrala båt skulle fortast möjligt segla ensammen rätt öfver tills jag såg att jag var bärgad och der invänta de båda andra. På lifbåten fans segel och den skulle ta giggen på släp och sedan binda dem tillsammans och följas åt längs Norra Kusten af ön. Det tog oss nog 3 timmar för att komma så nära landet att jag nu ansåg mig säker, då jag tog bort seglet och invänta båtarne som någon timma sednare infant sig hvarefter jag satte segel igen. Med de andra på släp seglade Westeröfver längs kusten hela eftermiddagen. Mot

afton fant vi en liten vik med hvit sandstrand, der jag beslöt att landa och ställa till lite mat och Kaffe åt oss, och få sträcka ut benena som vi måst sitta orörlig med så lång tid.

Under sednaste timmarne hade vi blifvit fölgda af en båt med 3 a 4 personer uti. De hade gjort tecken att vi skulle stadna och invänta dem . Då jag ej viste hvad slags folk det var, var jag glad att finna den lilla viken , der vi voro samlade och kunde stå mot dem ifall de ville oss något ondt. De voro coulered gentlemen, d.v.s färgade och hade varit på vildsvinsjagt längre bort inåt ön, men hade ej sett vårt skepp, annars hade de nog varit der. Om jag ville skulle, den som förde talan, följa oss . Litet längre fram der det fans en Negerby och en god hamn der båtarne kunde ligga trygga och vi med för Natten.

Jag antog anbudet satte ut igen och innan kort tid voro vi vid byn och landade för en stund och besökte hyddorna, som alla voro uppförda af wrakgoods, husgerådet med. Efter någon stund framkastade den som förde ordet, att som det blef månsken och fint väder till natten skulle det ej dröja länge förrän vi voro i Mathewtown . Som det var bäst smida medan järnet var varmt, så beslöt jag mig för att fortsätta färden. Fick en par med mig som lotsar och efter en 4 · 5 timmars segling och rodd upp till den nämnda staden kl omkring 2 på morgon der de männen som vi haft med oss fick opp Amerikanska Consuln och sent omsider fick tak öfver hufvudet.

Det var mest envåningshus på ön och det vart nog så svårt att få rum åt sjöfolket, men ännu svårare att få något att äta och kanhända värre att få vatten. Det började bli brist för befolkningen , som voro ca 1100, redan innan vi kommo. Det hade ej regnat på 6 månader och fans väl brunnar med saltbräckt odrickbart vatten. Under regnperioden leddes regnet ned under husen i uthuggna cementerade källare.

öns vita befolkning bestod af 6 familier af amerikanskt härkomst och medlemmar bland dessa hade nog blandat blod de flesta. Resten av befolkningen voro negrer.

Amerikanska Consuln som vi fingo husrum hos var gift med ett finare fruntimmer från en af de andra öarne Nassau. Hon var ej av ren hvit ras och befattade sig ej mycket med hushållet, kunde väl läsa i bok och skrifva, men för öfrigt viste litet. Consulns far var fredsdomare hette Sargent och bodde för sig sjelf med sin hustru i närheten. De hade ett större hus och var nästan den enda som hade någon större qvantitet vatten kvar. Så hade de några ogifta söner till. De sysselsatte sig med handel af hvarjehanda slag. Förr hade de tillverkat salt och hade stora Saliner, skeppat det på Amerika men som Jankis lagt tull på den varan var tillverkningen nerlagd för flera år tillbaks sedan. Nu var det öfverväxt och var tillhåll för fårafvel på försök. I midten af ön var något gräsbeväxt land de kallade Savans och der var ett boninghus uppfördt, egdes af Consuln , nu obebodt. På savannen som var ganska vidsträkt hade utsläpts hästar som i vildt tillstånd förökade sig. Infångades efterhand, inkördes och skulle utskeppas.

Ehuru det fanns en ångare i hamnen snart färdig att afgå till Newyork, fick vi ej afsända något folk med den. Den hade stött på någon udde, kört fast med full styckeagodslast, och fått håll i botten, lossat densamma och blifvit provisoriskt tätad.

Wi hade derföre stor svårighet att bli af med besättningen . Efter någon vecka förhrydes en skonare och fick besättningen ombord och sände dem till Nassau, der det fans Consul som sednare fick ordna med den.

Det fans på ön en äldre man som förut varit skutskeppare eller dylikt, Notary Public. För honom skulle göras sjöförklaring och det var naturligen på Engelska och så fick han ihop ett förhör och nedskrifvit till protokoll, han ville nödvändigt att vi skulle ha fört ut ett ankare akterut och hyfvat fartyget från grundet. När han fått klart för sig att vi ej gjort ett tecken deråt skulle han i sin högre vishet, nödvändigt ha i protokollet att vi ej gjort något sådant. Vi voro nog så glada då olyckan

inträffade att fartyget stod fast, utan att göra någon sådan dumhet, som att onödigt dränka oss allesamman, med fartyget fullt af vatten och 200 ton järnmalm i botten.

Sargent var agent för den Engelska Newyork Westindiska Linien som besökte ön hvar 14:e dag eller så. När ~ngaren kom från Newyork fingo vi alltid frisk proviant och en del andra godsaker och varor, conserver m.m. Då tog den med sig 20 eller 30 arbetare som voro med och lossade och lastade i de Westindiska hamnar båten anlöpte, när båten passerade förbi igen på väg till N-york afllemnads de på ön igen till nästa båt. Till sistone hörde jag att arbetarne voro missbelättna, fordrade högre aflöning, men båtarne gingo till en annan plats, der folket voro alt för glada åt förtjensten

Under uppehållet vi vistades på ön tills haveri och auktionshandlingar voro färdiga. Skulle Consuln och jag företaga en resa till vraket och vi hyrde en liten kustskonare som skulle segla oss dit, men af blåst och ström hindrade, kommo vi aldrig dit, efter 3 dygns kryssande återvände vi efter att ha besökt en liten bugt der några negrer slagit sig ned och planterat Cocospalmer. Jag köpte hönsägg af dem alt hvad de hade att sälga. Resultatet af resan blef den att vi återkommo illa tilltygade af vägglöss, som fritt härjade öfveralt i Fartyget.

Dessa småskonare användas vissa tider att fånga Sköldpaddor. Dessa ligga vanligen der landgrundet slutar när på botten om de ej ligga på vattnet eller går i land på sandstrand och legger egg 3 fot under sand.

Nästa morgon efter hemkomsten, rustade vi ut Consulns segelbåt och min första bekantskap Negern Thom och jag sutte af för resa till vraket. Till börja med gick det bra att segla tätt under landet der strömmen var med och vi seglade mest hela dagen, då vi ej kunde begagna seglen mera rodde vi helt nära land till kvällen, då drogo upp båten på strand och såfvo under seglen i båten. Nästa morgon tidigt börgade färden längs landet igen till Middagstiden då vi foro förbi en sandstrand, då Mr Thom pekade ut ett ställe der det var sköldpaddspår. Jag kunde ej se något sådant förståss, men han sa när vi far tillbaks ska vi gå i land här och ta Sköldpaddägg. Snart voro så högt i Winden att vi kunde begagna seglena på båten och satte Kurs på Wraket. Efter någon timmes segling voro vi der.

Någon förändring på fartygets läge förefans ej. 2 man sutto på stranden. De höllo på och bärgade lasten i land och hade en hel hop sådan på strand. Alt var borttaget, det mesta ilandfört till Mathewtown och alt ätbart och möbler hade negerna hos sig i deras samhällen.

Efter att ha varit der någon timme, satte vi segel med kurs på sandstrand der Sköldpaddan varit. När vi kommo dit gick i land och fick snart reda på hvar äggen lågo. Thom visade mig var boet skulle vara. Det var en grop och en liten sandhög bredvid hvarandra. Gräfver du i gropen finner du inga, men arbetar du undan sandhögen så finner du dem. Han hade en spetsig pinne, borrhade ner den och undersökte sandhögen och börja sedan gräfva, då han var säker att det var ägg och inga ungar. Snart hade han högen bar och der låg en massa ägg öfver 200. Han tog då öfver 100 st, lät en del ligga och krefsade ner sanden, stälde i ordning, som det var före med den lilla sandkullen bredvid gropen. Han förklarade att i gropen hade paddan legat sist när hon med bakfenorna sparkat öfver ägghögen, till slut hade det blifvit en liten sandhög och sedan efter väl förrättadt verk kafvade sig ned till sitt element igen.

Wi seglade vidare och innan skymningen voro vi iland på hvad Thom kallade sin farm. Det var en sorts stuga af åtskilliga bräder från skeppsvrak. 2 skilda spjäsängar, sängplatser högt under taket att ej ormar och andra djur skulle nå opp. Ett stycke från stugan var någon sorts eldstad uppförd. Han gjorde upp eld och satte på en gryta med litet vatten i det, något dussin af de röfvade äggen som skulle koka ett par timmar. Jag sattes att koka dem, medan han skulle gå omkring och se på meloner och andra växter. Jag fick aldrig se omkring hans s.k. farm. Han var borta både länge och väl och hade när han slutligen kom tillbaks en par meloner med sig.. Redan efter 5 · 10 minuters

kokning hade jag svalnat af ett ägg (de voro aldeles runda mindre än hönsägg , hade ej skal endast en ganska stark hinna), men det var likasom när de lades i grytan, när de äntligen blefvo kokta skulle de likna hönsägg, men de voro liksom sandiga, så intet blef det något ägg kalas för mig.

Han talte om att hade brändt ned och svedjat bort buskar der det fans någon jordfläck och der planterat några växter . Efter att ha ätit af de anrättning som kunde presteras med vattenmelon att sjölga ned med. Då var det fullkomligt mörkt och jag tog den filt jag hade med mig , klättrade opp i spjalsängen fick en planstump till hufvudkudde, om jag sof något mins jag ej, men nog voro vi uppe tidigt och börgade vår färd igen. Seglade hela dagen, så att vi voro tillbaks till Mathewtown före nattfall.

Så gingo dagarne en tid. De ägg jag köpte i palmbyn fingo vi ej något af men väl af paddäggen , som vi ej ville ha, sattes fram tillika med konserver. Sköldpaddkött såldes för en shilling pound. Det som man i London betalade 5 S. för en portion soppa och kött exmerade vi icke på Inagua, hellre en roast biff om den kunde fås.

Ett sorts badhus hade Consuln inrättat vid stranden i sanden en cementerad sump, der högvattnet från hafvet fick strömma in och ut genom ett hål med messingtrådgaller för, at ej sjöodjur skulle komma in i den lilla basängen. Wattnet var ganska klart där och anlidades af fruntimren hvarje dag. Min hustru hade Nils med sig, och höll på och klädde af honom, då hon upptäckte något vid ena sidan af basängen . Vid närmare påseende var det en ganska stor mångarmad bläckfisk. Då jag var i närheten, blef jag tillkallad. Jag skaffade mig en ribba och sökte få loss den derifrån han sugit sig fast, men förgäfvets, huru mycket jag än arbetade, till slut släppte den ut sitt svarta bläck så att vattnet blef svart, så vi ej kunde se den mer, den gick väl ut samma väg den kommit in, försvunnen var den nästa då vatt hunnit klarna. Annars brukades badas i vågsvallet vid stranden. Det vore mycket att berätta om Generaler och flyktingar som besökte ön, som skulle störta regeringen på Haiti, det blir för långt gå in i detaljer .

Bortåt början af April 1883 då auktion å de bärgade sakerna försiggått , papperen i ordning var det att hålla sig beredd att gå med första lägenhet några dagar sednare med en af båtarne från Westindien, som Consul Sargent var agent för. Han utverkade fri resa för min hustru och gossen. Consulns broder skulle också följa med ångaren till Newyork, hade några sköldpaddor och andra varor med sig. Skulle göra affärer och sedan fara och gifta sig på någon af öarna. Båtens last bestod endast af bananer. Ett halft dussin passagerare, hvar af ett Nygift par på bröllopsresa från Cartagena och några andra från samma håll, alle af utspedd spansk rase. Wi hade det godt och trefligt på 1:a klass. Conversation med medpasagerare kunde ju ej bli stor då vi ej voro hem i spanska, men vi hade ju Mr Sargent att tala med, men hvad som började bli kämbart för oss var kylan närmare Newyork- då vi vistats så länge i varmare klimat och ej voro rustade för kallare. Wi ådrogo oss därför mer och mer förkylning. Komna till N-Y tog det ej lång tid för oss och procedur med tillstånd att landa. Wi hade knappt fått fast vid kajen förrän lossningen började i en lång rad af kärror väntande på den.

För mig var det blott att få en vagn och åka upp till Funch Eddy der de kunde ge mig anvisning på något hyggligt ställe att taga in på till någon lägenhet för Continenten .

Hände sig så bra att Kassören östberg presenterade mig för en broder till Capten Jönsson som vi varit tillsammans med i Cape staden och östberg bad honom ta hand om oss , hvilket han åtog sig. Wi foro altså till båten igen, fick vårt pick och pack på Wagn och så bar det af för oss okända öden till mötes.

Herr Jönsson förde oss öfver till Broklyn och stannade der utanför ett hus, som ej var något Hotell. Han förde oss in, presenterade oss för äldre fruntimmer, som var hans Svärmor och anvisade oss några rum, som voro hans egna, der vi kunde betrakta oss som hemma.

Den äldre frun sörgde för oss på alla sätt. Jönssons fru var död för kort tid sedan och lemnade en gosse efter sig vid Nils ålder som Mormor tagit vård om, han hade äfven en svägerska som var nog en skol-lärarinna. Hon intresserade sig ej för oss , men mycket för musik och en svensk Compositör minnes jag rätt hette han Wester.

Sedan vi voro installerade var det för mig att ut och viggja. Jag vände mig till Funch Edg och fick 15 Dollar mot anvisning å Rederiet. Jag hade väl kunnat vändt mig till Consulatet, men det hade endast skyldighet att sända mig hem. Nu fick vi så att vi kunde få något varmt på oss och så bar det iväg för oss och shoppa och det gjorde vi som jag tror på Broklyn-sidan.

När tiden var inne att vi skulle krossa Atlanten följde vännen östberg oss till Bremer båtarnas kontor (North Deutshe Lloyd) , akorderade om priset för oss och fick det riktigt billigt och följande dag skulle vi ombord i "Elbe".

När vi skulle göra upp vår skuld för husrum och mat, fick vi ej betala en cent därför, ehuru vår värd viste att jag ej var medellös. Jag blef rent förbluffad öfver sådan generositet. Förvånad undrade jag , om jag eller andra i mitt fädernesland , hade gjort något ditåt i ett slikt tillfälle ! Jag kunde ej göra något deråt , då han från min sida gjorda anbud ej ville taga något från oss, annat än vara tacksam. Han anskaffade en vagn, fick våra tillhörigheter med oss och följde oss till båten. Det var en lång färd genom Broklyn öfver den höga bron till Newyork , tvärs öfver staden, så med färja öfver till Yersey och ner till kajerna, der de stora båtarna hade sina platser. När vi kommo ombord på Elbe lade en Engelsk liniebåt ut från andra sidan rivieret med Kristina Nilsson ombord och en hel del mindre flaggsmyckade ångare följde den så firade sångerskan till Sandyhuck. Så var turen kommen till oss. Musiken på den närliggande North Deutsch Lloyd ångaren blåste ett stycke för oss som sedan besvarades av Elbe musikkår. Sedan afskedshelsing var gjord och förtöjningarna intagna började en par av bolagets bogserbåtar att släpa fartyget akteröfver ut från piren. 4 st. sådana båtar hade att tjänstgöra på St.b. låring att stoppa mot tidvattnet till dess ångarens för var klar piren, då maskinerna började sitt arbete som sedan ej hvilade förr än i England.

Andra Klassens hytter och Salong voro under sjelfva akterdäck, men som dessa allesamman voro upptagna , hänvisades vi till hytter under detta däck. De voro nog så snygga, men mörka, då endast ljuset kom in genom sidoventilen. Wi voro just ej förtjusta öfver att måhända bli ensam härskare öfver denna salong, hvarföre jag gick upp i öfre Salongen och hade tur att genast träffa Capten. Presenterade mig för honom, talte om vår situation och om vår hytts olägenhet om det funnes någon möjlighet att få en hyttplats på öfre däck. Artigare, höfligare och tillmötesgående man har jag ej träffat förr eller sednare . Han svarade att genast skulle höra sig för huru det förhöll sig dermed och söka rangera derom samt låta underrätta mig derom. Jag tackade och bjöd honom adieu och lemnade salongen. Det dröjde knappast 1/4 timme innan ett fruntimmer kom med ett par uppassare , med helsing från Capten att vi skulle följa med och hon skulle anvisa oss annan plats, våra saker behöfde vi ej befatta oss med, de skulle bli burna der vi skulle vistas

En familiehytt hade blifvit i ordningställd , den bästa som fans närmast midskepps. Den hade varit upptagen af de fyra uppasserskor för fruntimmerspassagerare som fans på andra Klass och fingo nu lemna hytten åt oss med Captens order till dem att visa oss all uppmärksamhet och uppfylla våra önskningsar, och det gjorde de genast i det att Nils fick finaste sydfrukter och bakverk framdeles hela resan. Dagen efter besökte Capten oss och frågte om vi voro belåtna med hytt och uppassning med tillägg af att vi hade några serskilda önskningsar skulle betjeningen uppfylla dem, ville vi delta i första klassens eller bland officersmessens måltider voro vi välkomna.

önskade eller intresserade mig att bese maskin eller öfriga delen af fartyget stälde han något af befälet i ena eller andra afseende till disposition. Jag kunde ej nog uttrycka den tacksamhet jag kände för hans god och vänlighet men sade att vi voro fullkomligt belåtna och nöjda der vi voro.

De hemvändande Tyskarna voro trefliga och gemytliga och fördrefvo tiden på bästa sätt . Der voro Cowboys, Fabrikanter och annat godt folk, som haft tur med sig, voro ej blyga att visa sina diamanter och smycken.

Musik gjordes 3 ggr om dagen. Hornorkester 11 f.m. 1:a klassens promenad-däck. Taffelmusik Middagen kl. 4 em. Kl. 8-9 aftonunderhållning, stråkorkester i 2:a klass med ty åtföljande fri servering, kakor, ost och sill m.m. öl togs in ett mindre fat derifrån fick man köpa sina seidlar och kortspel, dam och schack roade sig tyskarne med under öldricken , dessemellan hela församlingen stämde in med musiken vid mera bekanta stycken. Alla af dem voro sorglösa.

Två till 3 dygn gingo vi fullständig tjocka men med fulla maskiner eller obetydligt nedsatt fart. Ingen af de resande brydde sig om det, Wi, min hustru och jag , lågo fullt påklädda de nätterna. Befälet som jag talte vid uppsättningen af distanskortet, som sattes upp för passagerare hvarje middag, visade ungefär 17 knop och det var litet då de brukade göra 20, 22 i timmen. De hade lika godt kunnat gå med fulla farten, ty med 17 knop hade vi ränt igenom hvilket mötande eller tvärsförliggande fartyg som helst. Hemskt att höra sirenerna (visslorna) gå dag och natt.

Vi anlöpte Southampton och efter ca 9 dygns resa voro vi i Bremerhafnen. Då vi hade fri Järnväg till Bremen följde vi dit, då det ej fans någon lägenhet hem öfver i Bremerhafnen. Wi anlände till Bremen med mörkret. Några af medresande skulle ta in på Hotell Hillman och vi följde med. Det var dyrast och bästa i Bremen, men som jag var obekant, var bäst att komma på säkert ställe. Ingen lägenhet der heller hvarföre jag på Söndags f.m. kilade iväg till Brake, men der fans ingen heller hvarken för Christiania eller Göteborg. War upp Consulatet och fick en ung man som hjälpte mig iväg till Tåget för Hamburg och Lybeck. I Hamburg fick vi sitta på station 1 timma, vänta på tåget till Lybeck och kommo dit på morgon nästa dag, gick på Consulatet. Träffade der Generalkonsul ~kerblom som vi förut voro bekanta med fr. Rio de Janeiro. Han hänvisade oss till ett gammalt hotell der Hahne der vi fingo ett litet trefligt rum. Det första Nils visade sin Mamma på var kakelugnen och kallade den Fyrtornet, han hade aldrig sett en sådan förr. Nästa dag voro vi ute och sågo omkring i Staden och mot afton drogo vi ner mot Hamnen och gick ombord i gamla "Bore" talade vid Kapten om öfverresa till Stockholm.

Det var alt bäst för oss att komma fortast möjligt hem i stället för att gå över Köpenhamn eller Christiania. Wi togo 1:a klass hytter , men det låg liksom i luften att vi borde ha tagit 2:a. Kanhända vi voro för dåligt ekiperade för 1:a Klass. Det var stelt från Kaptens sida. Troligtvis tyckte han sig vara för mer på den båten än en förlorad Seglares Kapten, litet stoltare än dem vi haft att göra med förut på Atlanten. Icke förty var jag in på 2:a Klass under resan en dag, der fick jag höra att min 1:e Styrman rest hem med dem och då kunde jag förstå att det varit något förtal öfver oss och liksom en aludering på att 2:a Klass kunnat dugt godt så bra för oss. Huru som helst var det blott 2:ne passagera med oss, en Fröken Elmlblad och en Utlänning. Den förstnämnda sällskapade rätt mycket med oss och intresserade sig för Nils. Då vi kommo från Landsort låg vit snö på en del kobbar och Nils som aldrig sett snö visade sin Mamma på sockret som låg på skären.

Kommen till Stockholm fick jag betala fullt för 1: Klass , ingen reduktion. Wi togo in på något Skeppsbrohotell, och hvad jag hade först att göra var att viggja pengar hos N.C. Carlsson och det gick nog så bra efter med-delande med Rederiet .

Sedan måste vi lägga oss till en del kläder och helsa på hos bekanta , så vistelsen i Stockholm varade 3 dagar. På hemresan besökte vi Gefle och i början av Maj 1883. - Det gick någon tid att göra reda för sig med räkenskaper. Men sedan hörde man till de arbetslösa. War Kapten Skutlös.

Jag hade den vilda ideen för att få ett ~ngbåtsbolag till stånd, att skeppa trälaster från S-hamn till England från bolagen här och returlaster kol för statens räkning. Jag fick straxt ett

misstroende votum emot mig af . Rederiets teckning af 5000 det var aldeles för litet. Förvaltar Uhlin på Bergvik tecknade 1000 . Bergviks bolag hade haft på tal att få 2 båtar på traden men de hade andra intressen än på ~ngare och Sjöfart. Likaså Trävarubolagen. Obekant var jag då på trakten och de välbergade som varit med förut och teknat aktier i ~ngare hade ständigt förlorat sina pengar och tröttnat. Jag hade ej rätta sättet att intressera folk för företaget. Hade det lyckats och det hade funnits en man i samhället som helt egnat sig åt Rederirörelsen och varit inne deri, och fartygsantalet förökats huru många miljoner pengar hade då bergats för samhället , som det nu gått miste om och S-hamn samhälle står på samma ställe och stampar utan sjöfart. De Rederier som har varit och de som har bildats , har haft den näringen som bisak, för att öka sina inkomster med några hundra kronor , men ej något intresse för sjöfarten och samhällets förkåfrande. Om vi haft praktiskt och dugligt folk, hade vi haft Warfvet i ordning och Skeppsbyggeri i farten der. I stället för de 100,000 tals Kronor som blifvit bortslösade och bortkastade på det samma och den bedröfliga Slipern som vi i samhället fått bokstafligen kastat våra pengar i sjön hade vi med Stads understöd haft en präktig torrdocka vid Stenåker. .

Häruppe i Staden, då man på andra platser söker utvidga hamnarne, har man förminskat bredden på diket som går genom staden med pårader utan på hvarandra. Nog hade det varit bättre att tagit en rak linje från Norra ändan af Jernbron i Nygatan till gilbryggan och Wedgårdarne och utvidgat ån på Norra Sidan så hade man fått de mindre , ej så djupgående fartygen upp för lossning och lastning och således stadens handlare kunnat få något med af sjöfarten.

Men de der reflexionerna hör ej till min beskrivning på mitt sjölif. Som jag i längden insåg omöjligheten att uppdrifva teckningen ens till något 100.000 kronor lät jag den vara och försökte på att för egna medel köpa något segelfartyg, men fant ej något som passade.

~r 1884 väntade Consul A. Brolin hem en Brigg den jag blef erbjuden att öfverta befälet på. I Augusti 1884 gick ombord i "Dygve". Wi hade väl åtskilliga Reparationer och lastningen tog väl sin tid efter vi ej blefvo segelklara förr än början af September och voro destinerade till Cette via Malmö der jag skulle ha litet proviant hos vår gamla hederliga vän Julius Palm. Wi hade väl buckit och motigt i östersjön efter vi ej voro der för än den 19 och 20 September.

Huru resan sedan artade sig kan jag ej så noga minnas i detalj, då jag ej har tillgång af Skeppsdagböcker. Men 10 October var en olycksdag. Wi hade legat för storm i Biscaya-bukten några dagar och hade på förmid-dagen fått bättre väder och solsken, då Jag ansåg att jag kunde hålla en par streck lättare, ehuru det blåste friskt. Skulle sätta öfre stormärssigel, sändes en Matros P.A. Pettersson för att göra loss detsamma hvilket ock verkställdes. Wid nedgående, i stället för att gå ned i wanten högg han fast i Märsfallslöparen öfver märsen och kom fort när mot däck . Men olyckan var att fartyget gjorde en öfverhalning till B.b. så att Pettersson slängdes mot bardunerna och ut mellan dem och släppte sitt tag i märsfallslöparen, så att han föll utombords i sjön. Fartyget gjorde god fart, så att han var ett godt stycke akterut innan vi hunno kasta ut lifboyar och andra trästycken till honom. Ehuru väl vi uppehöll oss väl en timme, seglade fram och tillbaks vid olycksplatsen kunde vi ej se ett spår af honom, hvarför vi måste uppgifva sökandet och komma i vår kurs igen. Det är obehagligt när sådant händer.

I börgan af Nov. anlände välbehållen till Cette och lossade trälasten. Jag hade nog order att afgå till Westindien att söka hemfragt, men begärde af Rederiet att få uppehålla mig i Medelhafvet öfver Wintern i stället för att gå sådan lång väg i barlast. Som det ej fans passande fragt i Cette, beslöt jag gå fragsökande till Algier. I stället för att ta in balast fick jag last af Kalk i säckar till låg fragt. Omkring Nov 20 lemnade Cette.

Medelhafvet vintertid är ej alltid den bästa seglatsen ty der kan blåsa rätt tappert från Pyreneerna och Golferna och det vill till att passa opp och få bort segel i tid. Jag hade en ganska hård Mistral och flera segel blåst bort och sönder innan vi fick dem fast. Wattnet ryker och piskar så man ej ser

långt från sig. Saltet och wattnet går högt öfver märserna så riggen och stänger blir vita opp till bramsalningen när stormen är öfver. Under tiden wi hållo på med segelbergningen kom en grekbrigg tätt förbi oss med alla Segel loss och blåsande ut för stormen. En sådan storm kan hålla ut en par dar och längre.

Huru som helst kommo vi helbregda till Algier i början af December, lossade kalklasten. Derifrån var ingen fragt att få, men afslutade att lasta Hvetet i Oran för 8 Frank per fransk ton. öfver Algier är ej mycket att säga. Hamnen är konstgjord med långa vågbrytar-armor åt Ost, så det kan gå ganska bra dyning in der när Levantens Ostliga vinden sätter in och blåser. Som fartygen ligga förankrade i hamnen sker all lossning och lastning i läktare. Första Gatan längs efter hamnen är uppbyggd på arcader och insprängda i berget, en försvarlig höjd, fri åt hamnsidan med stenbalustrader cirka 2 Eng.mil i längd . Breda stentrappor leda ner till kajerna längs hamnen. Ett väldigt och kostbart arbete föutom att tala om de långa vågbrytare som bilda hamnen och möta hvarandra långt ut och bilda öppning för insegling.

Då jag ej menar att ge utförliga beskrifningar och ej heller har förmåga att berätta om de platser jag besökt, fortsätter jag med sjöresorna.

Omkring 15/12 seglade från Algier och efter några dagars segling uppnådde Oran. Gjorde rummet klart att ta in lasten. Förutom att fartyget i lastrummet skall vara väl rengjort, underbädd och slingerskott lagd och uppsatt, skall rummet klädas med mattor och segel, först då kan man anmäla sig klar för lastning. Köpman hade ej brådt med att börja, han hade ett stort magasin för hvetet han köpte upp, under bar himmel täckt med presseningar. När han hade nog och liggdagarna voro på slutet så var det att bära ombord och störta i lastrummet och det tog ej många dagar att få lasten in. Oran var ej mycket till stad på den tiden. I Algier likaså, här gjorde jag en tur inåt landet, såg Karavaner af Beduiner, dromedarier, kameler. Köpte opp åtskiliga Balar Krollsplint, som tillverkades litet här och hvar af befolkningen af dvärgpalmen, som växer vildt, på primitiva spikvalsar, dragna handkraft.

1885 Januari 17 . Afseglade från Oran . Jag fick ett anbud innan jag seglade att förtjena flera hundra franc, om jag utom hamnområdet ville ta in och lägga på däck en del balar Tobak, att under Spanska kusten vid Cap Snt Palos göra vissa signaler, skulle smugglarefartyg komma ut i öppna sjö och hemta dem. Skulle jag misstänka att det var Spansk Tullbevakning fick jag hifva däckslasten i sjön. Den affären afböjde jag. Risker var för stor, kunde mista fartyg och frihet.

Jag antar att jag kom till Marseile i början af Februari. Där var ej vidare trefligt, högst få bekanta fartyg. Det var före och under Karnevaltiden och det var en sorts blomsterfest några få kilometer från staden till ett lustslott vid hafvet. Tusental meniskor vandrade dit, tusental af Blomstersmyckade åkdon lastade med blomor och maskerade och omaskerade Herrar och Damer uti. När det möttes några som tycktes känna hvarandra på Corsson, var att bombardera hvaran med blommor. Det var blomsterkriget. Slutet blef att släppa lös några hundra dufvor på en gång. Hela svärmen upp i luften och de orienterade sig några minuter och sedan flög hvar och en åt sitt håll hvar de voro hemma.

Jag skulle egentligen gått till Cette och lasta salt, men när jag var färdig blåste det full storm från Nord hvarför jag lät det bära iväg S.W. öfver med vinden och beslöt att ta saltet i Snt Ybes. Men jag hade ej stor nytta af den goda Winden, ty efter några timmar dog den ut, och då var det för besvärligt att åter ändra sig, hvarför jag fortsatte. Jag antar att vi hade omkring 1/2 månad till Snt Ybes. När jag kom in ville de ge mig karantän, men då hotade jag att gå till Cadix och lasta saltet der. Då de fick höra att det var mitt fulla alvar , så jämkade Sanitets herrarna med sig och gaf fri Praktica som det kallades och fick dagen derpå ta in barlast salt och lossa barlast. Om jag mins rätt var just inga eller få fartyg i hamnen hvarföre expedition gick ganska raskt och redan 1885 2/4 var

jag klar derifrån. För egen del hade jag haft bättre om jag lastat i Frankrike. Det var och blef sista gången jag var der.

Då intet af någon minnesvärd händelse inträffade på hemresan anlände till Köpenhamn den 10 Maj , var i land, fick något proviant hos Schierbeacks , besökte släkten och troligen seglade derifrån dagen derpå.

Resan till Söderhamn tyckes vara lång genom östersjön då jag ej kom hem förr än den 22 Maj. Besättningen tyckes ha varit ombord 8 mån. 29 dagar.

Nu skulle göras en sommarresa på Tyskland och som tullen der skulle höjas på bräder 1:a Juli blef det att skynda på. Den 8 Juni var jag färdig att segla. Min hustru och son följde med så det blef familjelif ombord. Enda tråkiga var att fartyget var väl rankt på trälast, så det fordrades försiktig påpasslighet. Kommen ut i östersjön åt Gottland hade mycket Motvind, hade vi svårt att komma fram och förlängdes resan deraf. Wi hade eljest i almänhet vackert väder . Sista dagarne af Juni anlände till Wismar just innan tullförhöjningen inträdde.

Det var nog så treffligt der , ty flera af stadens innevånare förstod och talade god svenska och flera seder och bruk voro kvar sedan svenska tiden. Det var meningen att köpa upp Murtegel, men som det ej fans så mycket som en last köptes hvad som fans till barlast. Vi kunde ej vänta på tillverkning . Seglade fr Wismar 16 Juli och var hemma d 20 samma månad.

Nu skulle vi göra en längre tur Pernambuco för order . Hvad som gjordes åt Briggen hemma om vi kopprade vid Warfvet och lastade, efter vi ej kommo af förr än den 11 September 1885 . Wi hade väl motigt i östersjön efter 15 dygns resa. Ankrade utanför Helsingborg , då vi hade bestämt oss för att proviantera denna gång på Svenska sidan i stället som förr på Danska.

Det kunde väl så vara, då Lund och Petterson voro oss förr bekanta sedan den tiden de seglade och de hade egen bogserbåt som satte oss i land och ombord gick ut med proviant. Min hustru och Nils voro med mig den resan. Sedan jag lämnat ifrån mig proviantlistan hade Capt. Lund hästar och åkdon i ordning och hade en körtur ut till hans landtegendom någon timmes väg utanför staden. Sedan vi besett alting der, återvände till Helsingborg igen, och hade supÉ och stannade i land öfver natten. Dagen efter var att göra uppköp af frukt och grönsaker för resan och få alt ombord och undanstufvat.

Började vår resa från Helsingborg 2 October 1885. Detaljerna af resan mins jag ej så noga , men det gick sin jämna gång genom pasaderna till vi ankrade på Pernambucos redd den 24 - 25 November. Som vi alla voro sjövana hade vi ej haft några obehag af resan. Jag hade nu att gå i land och få fri praktika vid fyrstation och sedan träffa Consul H. Lundgren, der jag fick litet frisk proviant och order för Rio de Janeiro, hvilket ej var så behagligt, då det var värsta tiden för (Yellow Jack) Gula febern.

Kom ut på reddan igen. Då vi skulle hyva upp ankaret, gick det ganska hög dyning och sjö, hvarföre kättingen sprang och vi förlorade ankaret. Resan gick ju bra till Rio fastän något lång, beroende af mycket stillt söder om pasaden. Wi voro i närheten af inloppet till Rio då vi fingo full stiltje och drefvo med strömen i 3 dagar så vi knappast kunde sigta land. En eftermiddag hade vi flera af de vackra fiskar omkring fartyget och vi hade väl ljustrat eller tagit någon på krok. Nils skulle ju också ha en lina med krok och en vit trasa och skulle fiska på sitt vis. Han hade satt fast linan akterut så att trasan och kroken just doppade i vattnet. Wi voro just inne och drack kaffe, då rorsman ropade fisk på kroken. Wi voro ej sena att springa ut och hala opp linan och slänga in en präktig delfin. Då blef det jubel af för Nils när han kunnat fiskat så bra. Delfinerna väga omkring 6 - 10 kg. Wi hade således några mål fisk för hela besättningen. Några påstå att fiskarne äro giftiga och det skall pröfvas med blank silfverslant när de kokas, om slanten blir svart är fisken giftig. Jag

har fiskat och ätit flerfaldiga, men har aldrig funnit skada af dem. Vanligt brukar det komma vind när de visa sig och så gjorde det ock nu och komo vi in efter något dygns segling innan för Sockertoppen och ankrade vid flaggstaffön (eller Fallstaffisland), dit sanitärbåten kommer och undersöker om man har klara papper. Nu hade vi sådana hvarföre lemnades s.k. fri praktika.

Sedan jag varit i land blef beordrad längst in i Gamboa, der värsta febrarne brukade härja. Jag fick lägga fartyget vid land till sågverket som skulle ha lasten. Der låg Gotlandsbarken "Eugeni", Capt. Lyberg och lossade trälast. För vår egen del voro vi ej rädda för febern, vi hade förr varit i Brasilien. Wi sluppo undan lindrigt, då ingen af besättningen kom på sjukhuset. Här och der på fartyg lossande kol eller salt var gula flaggan hissad emellanåt. Wi hade nog trefnad der att helsa på hos hvaran ty det var flera Svenska fartyg, deribland "Hulda", Martinsson, Göteborg. Han hade sin fru med, Elfveesson och Paulsson m.fl.

Hos mig inväntades Nyåret 1886 af flertalet som voro i hamnen. Wi hade då lossat och lågo då på en friskare plats på Redden. Omkring den 7 Januari 1886 voro vi klara att gå till sjös. Afseglade den 8 för Pernambuco, hade lång resa, kryssade hela vägen. Kom väl dit i början af Februari. Den last som jag skulle haft höll en Helsingborgsbark Primus, Capten Rosenberg på att ta in, men det dröjde ej många dagar förr än jag hade en dylik last Cottonsead (bomullsfrö) att börja intaga. Det fordras både insigt och arbete om man skall få något godt resultat. Man breder ut lager på lager af ca 6 " tjocklek hela fartygets längd, hvarje lager stampas med tunga stampar, sedan rullar man med fyllda vattenfat öfver så att fröna som alltid finnes något bomull kvar sittande på, blir väl packade. Nils som var ca 7 år var det ett serskilt nöje med att vara med och stampa och rulla. Huru vi arbetade och stampade, hade Rosenberg med Primus varit på väg en vecka innan vi fick in lasten, men det var väl använd tid. Det fick vi erfara i Hull dit vi båda voro destinerade. "Primus" mätte 10 ton mer än "Dygve", som hade mellandäcksbjelkar. Primus inga. Wi lossade ut 10 ton mera frö än han.

Några serskilda episoder från Pernambuco har jag ej att berätta. Wi voro en och annan gång uppjudna på Middag men det var endast i familjen.

Omkring 20 mars 1886 segla wi derifrån, och hade en behaglig öfverresa. När jag kom i närheten af Lizard ämnade jag gå in till Falmouth för att få lite påfyllning af matsäcken, som blifvit betydligt reducerad på öfverresan i händelse man skulle få motigt genom kanalen den årstiden. En Lotsbåt derifrån kom upp långsidan. Som jag hade god wind ville jag ej hindra mig med att gå in dit och betala en hel del utgifter, utan öfverenskom med Lotsbåten att han genast skulle sticka iväg dit och hämta hvad jag behöfde, och sjelf segla opp under Edyston och invänta honom der. Kommen dit behöfde jag ej vänta länge för en lotsbåten seglade opp mig der och jag fick hvad jag behöfde utan besvär och omkostnader, och så fortsattes resan genom kanalen ut i Nordsjön temligen raskt. En vacker morgon några dagar derefter voro vi upp under Spurns fyr och hvem målar vår förvåning, då vi sågo en ljusmålad barque som liknade Primus, väntade lots och ångbåt liksom vi och det var verkligen den, som gick 8 dagar före oss från P-b-co. Han hade haft det motigt en hel del och genom Kanalen. Wi fingo lots och ångbåt så vi vore väl någon timme före honom i Hull. Latos var mäklare och talade korreect svenska, hade mest alla Svenska fartyg.

Der var ej så många af dem kända för mig. Capt. Pettersson ~ng "Pan" hade sin fru med, vi hade ju varit tillsammans i Capstaden.

Efter lossningen fick ta in kol-last och segla hem. Juni 24 kom till Söderhamn. Besättning afmönstrad 26. När kolen voro lossade, War att lasta trä för Brasilien igen. Juli 29 var jag klar från Söderhamn. Augusta och Nils fick bli hemma. Det gick sin gilla gång till Köpenhamn der jag ankrade och köpte något proviant för resan. Augusti 14 seglade derifrån och anlöpte Pernambuco Nov. 8 och var i Rio 9/12. Det måtte ha gått fort den gången då jag lossat trälasten och lastat 5000 säckar kaffe till 18/12.

Någon dag efter afseglade till Lissabon för order. Det tog ej 2 dagar att ta in kaffelasten och då hade jag 30 dagar att lasta , få order och loss på, så hade jag 28 kvar. 26 dag. hölls de mig i Lissabon. Så i London dit jag blef beordrad, hade jag endast 2 dagar att lossa på hvilket varit för kort tid så jag få liggdagar. I Lissabon fick jag ligga vid Belem. Då luckorna voro förseglade kunde jag ej fritt öppna dem för vädring af lassten, hvarför en del svettning af densamma förekom, dessutom då jag tidtals haft svår öfverresa, så hade nog läcka på något ställe på däck uppstått och lasten blifvit skadad och då jag ej egde fritt tillträde till rummet så måste de ännu mer förstöra under den långa ordertiden.

1887 April 15 lemnade Lisboa och framkom till London i slutet af månaden och hade ett litet märkvärdigt haveri på vägen i det vi påträffade i uppgående grunder en Skonare (Tysk) med afbruten bramstång som dinglade till väders jemte bramrån. Jag seglade fatt honom och frågade om han behöfde hjälp eller bistånd, som jag fick otydligt svar och seglade förbi honom, så kortade jag segel att han skulle segla upp och förbi på Bbords låring, då vinden var fri och han kom så småningom upp mig. Kapten stod förut och talade vid mig, men ger intet tecken åt sin rorsman att han skulle falla af utan kör ner mitt räcke aktern i halfdäcket, då jag ej hant undan. Skonaren kom också till London . Jag ville att han skulle betala reparatjon, men undskyllde sig med att jag ej behöft lagt mig i vägen för honom. Då jag hörde att jag hade att göra med en sådan obildad lurk, bekostade den reparation sjelf på den lilla skadan.

Kommen till London på Lördags e.m. i dockan Snt Catrins, hant jag ej bli inklarerad. På Söndags morgon kom någon af dockstjansstemän (surwayors) ombord och frågade om dockan skulle ta hand om fartyget och lossa lasten, svarade jag tvärt nej, det är ju vanligt att besättningen genast afmönstrades, och att jag skulle lossa med eget manskap och att jag hade blott 2 lossningsdagar och hade tid att laga trasiga säckar om det behöfdes. Han försvan då, men dröjde ej länge förr än han kom tillbaks med projekt om att dockan skulle ta hand om fartyg och lossning för halfva afgiften, dertill ville jag ej gå in på. På frågan om jag ville gå in på fria dockafgifter, medgaf jag det och kommo öfverens, att om dockan tog hand om fartyget före kl 8 måndagsmorgon var jag fri alla docksafgifter.

Tidigt Måndagsmorgon kom dockans folk ombord, förhalte Briggen till kajen och gjorde anstalter för lossningen och innan jag for upp till City för klarering var lossningen igång från för och storluckan och 10 säckar i slingan. Jag sporde Styrman om han kunde följa med vid räkning från 2 luckor och det kunde han påstod han. När jag hade gjort ifrån mig uppe i London och kom när till dockan vid 4a tiden på eft mid-dagen frapperades jag att det var så mycket kaffe spildt efter kajen och tyst vid fartyget. Kommen ombord var det likafullt med spillkaffe både på däck och på bäddningen i rummet. Fick fatt i Styrman hör efter huru det gått. Fartyget var utlossat och räkningen af säckarne , han kunde ej vara med till sist, Ca 400 säckar för kort. Dockskarlarne i rummet hade med sina kroker slitit sönder säckarna, så till sist hade de fått tubbar och toma sockerfat och fylldt med kaffe och säcktrasor om hvartannat .

Jag blef ju genast förbluffad, men måste ta saken som den var. Styrman kunde ej förebrås. Skulle 400 säckar betalas blef en nätt affär på 800 Pound. För att skingra mitt missmod måste jag söka få tag i Chaffer Bredenberg Schef för Svenska afdelningen hos Mäklarfirman Lloyd Lowe men han hade ju rest hem och måste jag ju först ta reda på hvar han bodde, det var ingen lätt sak. Citty var en död öfvergifven stad den tiden på dagen. Huru det var fick jag tillsist adressen, så var att gå till rätt station och rätt tåg. Kommen så långt hade man en timmes åktur till Lightonstone villa Sundsvall. Han blef ju förvånad förstås, men han lugnade mig att jag skulle ta det med ro , så åto vi qväller rökte en cigar i trädgården, pratade en stund och såfvo på saken och for till London på morgon till Contoret der jag tog ut 2 st 5 Pund notor och gick ombord. Bredenberg skulle komma efter på f.m. Han hade ej hunnit ned, då jag hade visit af Dockans Survayors 2 st. Tog artigt emot, bjöd dem in på en drink and å Smoke och börgade resonera om lasten. Så kom Bredenberg och slog sig ner. De hade just ingenting att invända mot underbädd eller mattning. Så gick jag i yttre

kajutan och vinkade ut en af dem och stack en 5 Punds not i hand på honom. och sa something for You to take a drink for. Det samma med den andra och så gick vi in, tog an other drink, then every thing was alright.

Dockan betalte full fragt gratifikation m.m. och fritt alting docksafgift och förhalningar till jag var ferdig att lemna dockan och gjort sjöförklaring. Kaffe som var löst och kvar ibland stenbarlasten fick vi ta reda på. Underbädd och mattor såldes och inbringade ej så lite, så jag fick mer igen än de 10 Pund, som jag skänkte bort och slapp alt obehag och efterräkningar. Att detta alt var gjordt med beräkning från emottagaren var klart, han fick lasten hafvererad, assuransen fick betala och sedan köpte in den för godt pris.

Då jag var klar i London tog Steamtug ner efter Themsen, köpte i Beakton något 100 ton cokes. Fortsatte derifrån Resan till Söderhamn, dit jag anlände 5 juni. Efter att ha lossat ut koksen afmönstrade besättningen den 15/6. För egen del stod jag ombord, skötte fartyget till 12 Juli 1887 då jag afsade mig befelet. Jag önskade ett större fartyg .

Som Svärföräldrarna båda dött under min frånvaro så fick jag tillfälle att klara de affärerna. På vintern hade jag krånglat ihop teckning för ett splitvedfartyg, men hurudant fartyg skulle jag få för sådan summa, jag skulle lägga när 5000 sjelf i en sådan affär. Det var många fartyg som kom till Stockholmo och hit för salu, som jag kunde ha köpt för mig sjelf ensam , men ingen passade. Jag ville helst komma i salt vatten på longtrad. Jag reste derfor ut på vårsidan. Närtill Helsingborg. Skåne och sundet var blockeradt af snö och is, endast vid denna stad gingo färger öfver. Snödrifvorna längs järnvägarne i Skåne vore af samma höjd som taken på Järnvägsvagnarne och banvakterna hade på sina ställen gjort sig kamrar i dem. Wi hade föga snö i Norrland.

Altnog jag reste öfver till Helsingör till Köpenhamn, der uppehöll jag mig några dagar och helsade på Slägtingar och var med på Svenska Föreningens årsfest, fast jag ej hade andra än mina reskläder. Från Köpenhamn tog järnväg till Korsör, låg öfver der en natt, dagen efter for med ångfärga Nyborg då igen förbindelse var med Kiel för is. Kommen utanför Nyborg måste vi begagna isbåt för att komma i land mot serskild afgift. Den första som för mig var igenkänlig vid landstigningen var d.v. Kronprins n.v. Kung Gustaf V. Han hade på morgon kommit dit, antagligen hade han väl några kammarherrar i sällskap. På hotellet vid stranden hade de gjort anordningar med någon sorts mot-tagning. Men han hade ej förtärdt något der, så de voro missbelättna , och de gingo med isbåten till färjan med ens. Wi som kommit stego i Järnvägsvagnarne med ens och fortsatte resan öfver Fyen till Middelfart och Jylland till Hamburg.

På slutet af resan kom jag i samtal med en tysk lots och han skulle visa mig ett ställe, der jag kunde ta in billigt för några dagar, nog var det billigt med dåligt. Fick väl passera. Jag blef visad på ett fartyg som var upplagt under reparation och till salu för 8000 Rmk, ca 700 Ton Reg. och det hade jag kunnat köpt ensammen och måhända gjordt en god affär, men jag önskade mig större och bättre. Då ej något sådant stod att få i Hamburg eller Bremen beslöt jag att gå till London.

Kommer ej så noga ihåg hvilken väg jag tog dit, men altnog fick jag logie ner åt South East, då mitt vistande kom att bli långvarigt. Fartyg fans der i öfverflöd men med mina blygsamma resurser var det ej så godt att finna passande. Bredenberg reste med mig först till Bristol der vi sågo på ett godt fartyg, bygt Nova Scot, en Byggmästarfirma egde, det låg der tomt väl rengjort i rumet. Portarna för och akter öppnade luften spelande rätt genom detsamma. Det fartyget ville vi gerna åt, men det var för dyrt, vi bjöd 2000 Pund - fruktlöst. Wi hade en Konkurent samtidigt , om han köpte det fingo vi ej veta då vi reste genast. Det är svårt att köpa när man har begränsade tillgångar och ingen hjälp med kapital.

Jag uppehöll mig några veckor i London och for upp till City hvarje förmiddag att höra mig för om det var något passande i marknaden. Det låg ett Composit skepp i Liverpool på ca 1400 Regton. Wi

reste dit och såg på det. Det kunde ta med sig 50 kajutpassagerare. Vi ville nog köpa det och bjöd 2000 Pund , men de ville ej sälja under 2.500, hvarför det ej blef någon affär af. Sednare blef det köpt till Sverige af Bror Bank.

Det låg ett annat fullriggskepp som vi voro och såg på "Hedvig " af Bremen, bygt i Bath, Amerika, lastade 1175 d.w. Hade lossat bomull från Amerika. Efter långa underhandlingar köpte vi Skeppet för 1900 Pund underkastad felfri bottenbesigtning och torrdockning. Tog fartyget genast i torrdocka och som det var obetydlig fel afprutades 50 Pund och fick plåt i dockan och lappade kopparen. En tiondel af köpet skulle genast erläggas och resten inom 1 månad.

Bredenberg skaffade för hvad jag behöfde i Liverpool hos en gammal Scotte Andrew Gibson och Loyd Lowe erlade 10:e delen af köpet. Jag fick tag i några sjömän och börgade se efter rigg .m.m. Tyska Kapten flyttade i land. Då det drog ut på tiden och inte pengar kom, så flyttade han ombord igen och vi lågo på hvarsin soffa i kajutan. Tid efter annan fick jag bref från A. Brolin att pengar blifvit för min räkning vore att lyfta hos Brolin Bennet i London, fölgakligen reste jag till London. Hos BB fick jag det svar att pengar nog blifvit till dem remitterade , men ej för mig. Brolin Bennet hade mycket större summor att fordra af A.B. och därför kunde jag ej erhålla några för dem. Jag måste därför beväpna mig med tålmod, resa till Liverpool igen och logera tillsamman med Tyska Kapten i Kajutan på hvarsin soffa.

Naturligt att jag tätt som oftast skref till vederbörande att betala skeppet, så jag kunde komma ur denna obehagliga situation. Tysken låg ombord inväntande tiden för att öfverta skeppet med alla våra förbättringar på detsamma. För min del i fartyget hade jag inbetalt innan jag reste ut och sedan af Egna Medel betalt reseutgifter. De öfriga herrar tecknare drog sig från altsamman när de hört att jag köpt fartyg för öfver dubbla beloppet af teckningen. Således blefvo vi endast 2 om fartyget. Jag kunde ju ej göra något till att resa mera pengar. AB hade svårt att vara af med så stora summor i synnerhet som Brolin Bennet lag embargo på de poster som sändts för Skeppets betalande. Sent omsider kom C. Bredenberg från London ombord en förmiddag och överraskade mig med " kom skola vi nu betala fartyget ". Den som blef glad var jag. Tysken fick sina pengar och flyttade från fartyget.

Med de andra fordringsegare gjordes upp med Wexlar på Lloyd Lowe AB. I Söderhamn hade träffat avtal med Lloyd Lowe för en del i Köpeshilling för fartyget.

Man kände sig något lättare till sinnes, när man ensam var kölherre för tillfället , största Fartyget under Svensk flagga.

Med det ingår sista akten i min historia öfver mitt sjölif- indelad i 2 afdelningar .

Min hustru och sonen Nils, tillika med Första Styrman skulle bli, John Strömgren, hade gått som passagerare med en Engelsk lastångare från S-hamn till London och derifrån åtföljdes af min gamla wänn och Navigationsskolkamrat Johansson firman Rydqvist London som skulle rusta ut fartyget. Jag var ju mot dem till Järnvägs station och den första som rusade på mig var min hund Carup som jag ej väntat, men som de ej kunnat lemna hemma. När så allt var klart i L-pol, så var Tugbåt beställd som tog oss till Cardiff, Penarth docka.

Fragt var slutad derifrån till Montevideo, 23/kol. När lasten var i det närmaste inne vi skulle haft ca 100 ton till , kommer Styrman , som tillfälligt varit när i lastrummet och talar om att han på ett ställe hörde huru vattnet i en jämn ström rant ner mellan timren. Jag gick med honom, undersökte förhållandena och fant att så var, så måste vi tiga dermed. Jag gick upp och stoppade lastning, fast vi gerna kunnat tagit in resten af lasten utan större läcka då det endast var på ett ställe. Jag hade beställt ångbåt som var färdig att dra fartyget på reddan vid högt vatten på natten.

Tidigt på morgon for jag i land att få besättning ombord och det manskap jag hade ombord fick börja med pumpningen, men det var ej så farligt med läckan men nog för att få utropat för att få den påmönstrade besättningen att ej gå ombord. Jag gjorde klart i land alt för fartyget och sökte att få ut resten af besättningen, men det tycktes bli det värsta.

Jag var nere vid piren för att se dem riktigt utaf att rundarebasen hade något välde öfver dem. Klent var det ty han hade tagit för mycket sprit sjelf. När de kommit till Pier ändan såg jag att det blef vingligt i deras båt. Jag hade en bekant i sällskap och wi togo en waterman som rodde oss till båten och då var det fullt myteri. Kl var 6 på afton och de skulle i land, men jag fick ordnat så att 3 -a 4 st af de värsta bråkmakarna gick öfver i min båt, och på det viset fick jag dem ombord. När de väl voro ombord med sina paltor och jag sände af den båten i land ville de naturligt följa med men jag gaf Styrman order att hålla dem från rälingen och köra in dem i Skansen. Det lyckadas till sist, fast de stackarne hade knappast något att ligga eller ha på sig. På morgon 1888 d 7 Juli hade jag ångbåt för, fick opp ankaret och satte iväg till sjös. Det var väl några af de ombord komna som kunde vara med och hyfva opp ankaret. Då var det för sent för dem att komma iland.

Det var sommardag och godt väder, så vi hade ej stort besvär att komma Sydöfver. Snart voro vi utanför Madera på sådant afstånd att vi sågo det i diset och fick en pust derifrån. Wi hade plåtat på med alla segel vanliga och ovanliga för att det skulle gå undan och mera lettseglad för de 100 ton vi lemnade i Cardiff. Snart var det slut med den härliga NO passaden som vanligen räcker förbi Cap Verde öarne eller omkring 16 - 17 grader Nord. Efter hand kommo vi in i ett stiltjebälte , der man får det hett nog med outhörliga regnbyar från alla håll och qvaft tryckande luft, oftast flera dagar stilt, till man småningom kommer till Monsun Windar mest från Sydvest, så man till sist ej vet hvilken bog man skall ligga för att fortast komma Sydöfver . Westeröfver törs man ej ligga för långt för strömen , som sätter med god fart den vägen och måste man vara ett godt stycke Ostvart innan man beslutar sig för att ligga Westvart öfver att till sist komma ned i SO pasaden, så man klarar Snt Paul Fernando Noronha och Brasilianska kusten.

SO pasaden börjar några grader Norr om Euqvatorn, den är till en början mycket Sydlig till och med något streck till West men drager Sig efterhand något Ost om Syd. Då är man fri den kvava och regniga luft och känner sig behagligare stämd. När man så skär Equatorn, som sjömän i allmänhet kallar för linien, försiggår den vanliga ceremonien, alla som ej förut passerat densamma skola rakas, tvålas in med någon sort vidrig smörge som skrapas af med träknifvar och till sist tryckas ned i en Vattenbalja och får några pytsar vatten afskölgning, detta utföres af Neptuns drängar och Neptun eller hans sekreterare, inför dem i Neptuniorden intagna i sin registerbok. Som min hustru och Nils åtskilliga gånger förr passerat, så sluppo de undan ceremonien. Neptun och hans medhjälpare skulle ha någon traktering och i almänhet blef det öfverlag för hela besättningen och så var den festligheten öfver.

Som alt gick väl och sin jämna gång genom SO pasaden och stiltie regionen och vidare till La Plata, der vi togo lots och seglade uppför till Montevideo. Som det var på natten ville ej lotsen gå in bland fartygen, ankrade därför utanför att invänta dagen. Mot morgonsidan blåste det opp en Pamperosunge så vi kommo i drift, men det gjorde ingenting, då det var rum att drifva ett stycke med ankaret i botten. Det varade ej så länge och dagen derpå ankrade vi med kölen i mudden och seglade ut ett ankare så långt vi kunde och lät gå det andra . Hifvade in på det först aflagda ankaret ungefär till midten af kättingen och släkte ut på det andras kätting, så lågo vi då i Montevideos hamn eller redd.

Nu blef frågan att få fartyget inklarerat under Svensk flagg . Några interimspapper hade ej hunnit mig i England från Comersecolegium. Inga funnos mig tillmöte här. Jag fick ta de Tyska papper som jag skramlade ihop ombord tillsamman med det ej af Consuln i Cardiff otecknade Folkpasset. Emellertid fick jag klara mig det bästa jag kunde på tullen. Sedan var att få reda på lastemottagaren

och anmälde klar för lossning. Som det allmänt lossades kol med häst ombord var att lägga hästbana, nemligen spika tunnbräder längs däckets, hisställning dertill och få hästen ombord.

På SvenskNorska Consulatet ville de ej kännas vid mig då jag ej hade Svenska papper att uppvisa och följaktligen ej skulle få hissa Svensk flagg. Då det dröjde långt om innan de till sist kommo, blef frågan huru jag skulle bära mig åt för att en gång klarera ut, svarade jag att hade det gått att komma in utan Svenska Dokument, fick det väl gå på samma väg ut också. Men så långt behöfvede det ej gå, ty, det gick bra, då jag hade dem och nog fick jag betala båda Consulatklarering.

Consul Blixen var gift med en af landets spansktalande döttrar så vi kunde ju ej föra någon konversation med henne och hennes 2 spanska döttrar , men Consuln hade sin syster der , så hon kunde vara tolk så ofta som min hustru var i land och gör sin visit. V.consul Rogberg skötte mest Consulatesysslorna var systerson till Consuln. Det fans en doctor Strömerstedt med fru som vi efterhand blef närmare bekant med . Båda utöfvade sjukgymnastikpraktik, som doctor fick han ej ha då han ej hade Spansk examen. När Svenska Fartygsdokumenten anländt fick jag order af Consuln att ta besättningen på Consulatet och mönstra den, men det undanbad jag mig, för då hade jag ej sett röken efter dem. Rundare fans det godt om !

I stället inbjöd Jag Consul BlixÈn ombord och då han väl intaget plats i högsätet i Inre kajutan inkallades manskapet en och en i sender och fick erkänna och med sitt namn stadfästa att de voro lagenligt mönstrade ombord i Skeppet. Sedan förrättning var avslutad inbjöds Consuln på lunch , som vi hade i matväg alt som kunde önskas och snyggt serverat vällagad mat af en god stufvert. Så Consuln var mäktigt belåten med sin utflykt ombord.

Den tiden fraterniserade vi mycket med Normän och vi voro som ett folk. Den finaste af dem var en Kapt. Mikelsen han hade köpt skepp från Gefle "Columba". Wi voro ofta tillsammans Svenskar och Normän ombord hos hvarandra och i land. Sände gemensamt telegram till Kung Oscar 11 Jubileum. Woro inbjudna Consul BlixÈns silfverbröllop m.m. Wi hade serdeles angenäm tillvaro derstädes den resan.

Den 23 October 1888 seglade derifrån. Resan till Barbados, dit vi anlände , efter omväxlande äfventyr, blef särdeles lång, 2 månader altså vid Jultiden. Nils som hade tandvärk följde mig iland. När jag fick uträttat det jag skulle, nämligen ta ombord en hop höns, Kalkoner m.m. Julmat. Tog in åtskilligt barlast sten, till utbyte mot sand, att ha under blifvande trälast.

Afseglade på Julafton och kom öfver till Pensacola vid Nyåret 1889. Der var ej mycket af stad den tiden godt om frukt apelsinen i synnerhet, då staden ligger i florida. Wi fingo hugga upp 4 Bogportar för att kunna ta in de 4kantiga , svåra och långa bjelkar som bestämdes i Certepartiet. Besättningen hade ej annat att sysselsätta sig med än se efter och hålla fast timret i flottor och bommar , hvilket kunde vara svårt nog ibland, då hård vind och ström satte af med en hop af timret så var det att med båtar söka att få tag i så många som möjligt resten sökte aflastaren opp och tog in i sina timmermagasin. Jag fick göra protest och aflastaren fick betalt af assuransen och sedan sålde och skeppa dem igen. Kunde på så sätt få betalt flera gånger för samma timmer. Som vi ej kunde lasta fullt uppe vid staden måste vi ta in större delen af lasten och däckslasten ner på baien. Der var godt rum och väl skyddad. Förutom egen besättning hade 20 - 25 stufvare som tog in timret hälften svarta och hvita. Ett gäng svarta tog in på ena sidan, ett d:o hvita på andra. Båda sidor af fartyget skulle lastas samtidigt. Båda partierna hade hvarsin kock med sig. Bogserbåtarna för timret hade ut maten för dem och fick vi vänta på timmer, som nog hände , kom serskild ångbåt med proviant. Is consumera dom betydligt, de kunde ej dricka någonting, utan att det skulle vara is deri, undantag kaffe och thÈ. På mellantider, då de väntade på last, så spelades kort, de som hade otur hade kanske ej en cent kvar när lasten var inne. Wi blefvo en längre tid liggande på Bayen innan lasten kom in, hvarföre besättningen nästan förbrukat den tobak som de skulle haft för resan så att under den uppstod en nöd som var förfärlig, om de nämndt något derom medan vi lågo i hamnen hade jag

ökat förrådet. Jag letade fram under resan några kakor från föregående öfverresa. Det blef naturligtvis fäst, då de fingo en bit riktig tobak hvar, annars greps till allt möjligt likt och olik, som substitut mest af kokta thÉblad för rökare. Sjelf bärgade jag mig bra som ej förbrukade örten i någon form.

Under vår vistelse i Pensacola voro vi mycket tillsammans med GrunÈr och hans fru . Han förde en fisksump till bark, den var då värre än min att läka. Windpumpen fick hålla den flytande. "Hero". De voro lifvade ungdomar från ~land, talade Ryska, Svenska, Finska förutom andra språk. Wi voro ej så noga att tala politik ombord hos mig och i land der inga ryssar voro närvarande. Ombord hos honom var bäst att tiga med politiken. . Nils, som var bortåt 8 år var serdeles i gunst hos dem. Emelertid lastade vi samtidigt båda för Lisabon der vi åter träffades och hade nöje af hvarandras sällskap.

1889 Februari 14 seglade derifrån och utan några större besvärligheter under resan, anlände till Lissabon omkring 15 April. På den tiden fans ej någon docka att lossa timmerlaster i utan fick ankra innanför Belem Castle i Alcantare der det ej var så hård ström och tidvatten. Mest var att lossa de ovanligt grofva och långa pitchpine bjelkarnen genom akterportarna och då dessa voro nere vid vattenytan var det besvärligt vid sjögång mången gång att hålla dem öppna. Wi voro der samtidigt 3 st med sådan last. Förutom den förut nämnda "Hero", en Sundsvallsbrigg "Augusta"fördes då af en bohusläning Capt. öman, som jag senare i tiden fick dras med som Styrman för hvilken plats han var aldeles incompetent. Dessutom fans det andra landsmän som lågo högre opp i Rivieret, deribland en Sthlmsbrigg hvars Capten hade sin fru med och som vi en och annan gång träffade. Wi blefvo länge liggande i att lossa tillfölje af att vi ej kunde lossa en kort tid på dagen för tidvattnets skull , så liggedagarna togs ut. Sedan hade de som styrde hemma med fartyget anordnat om 1/2 Saltlast att gå hem med. Den som skulle vara Redare låg under administration. Jag viste ej något och tur var att de som levererade saltet ej heller viste Något.

Omkring den 13 Juni blefvo klara från Lisabon. Som det var högsommar , så gick resan ej fort, lätta vindar och när i början på Juli kommo upp i Kanalmynningen fick vi frisk Ostl motvind, så beslöt jag gå Vest om Irland och Nord om Scotland, men den friska vinden stod ej länge, så det tog tid att komma ikring, men det gick dock till sist, så den 27/7 voro vi i Köpenhamn der vi intogo en del proviant och Kommo till Söderhamn den 6 Augusti.

Fast fartyget blott var halflast fans det endast en plats vid Stugsundskajen der fartyget kunde förtöjas och vi kunde ändå intet genast komma intill Sådant stort skepp hade aldrig varit der för, hvarföre dagligen var hoptals besökande om dagarne, men så var Sally någon tid bortåt Sveriges största Fartyg. Jag var ej als stolt för det. Jag viste hennes litenhet jemförda med fartyg som vi sett ute. Men här börjar de obehagligheter , som föregå sista afdelningen af mitt så wexlande sjölif.

Se nästa bok.

Under den tid jag seglat fr Pensacola till Lisabon hade förändringar, som nämnts i förbigående i förra boken inträffat hemma, - som jag ej fick riktigt klart för mig förrän vid slutet af mitt vistande i Lisabon.

Redaren hade blifvit stäld under administration och de som skötte affärerna, skrefvo till mig att remitera frakten hem. Jag gjorde ju det, men kom sjelf i knipan för Lloyd Lowe, på hvilken firma i London jag dragit för öfver 1000 Pund, måste de pengarna först remiteras. Rederiet fick ändå 500 Pund och voro de glada deråt, ty de hade intet annat för dagliga utgifter.

Från Pensacola hade jag visserligen föreslagit att ta saltlast och gå hem öfver i stället för att sluta på Snt John New Brunsvik, men tänkt att vi kunde få full saltlast i stället att gå med half. I

Söderhamn kunde ej så mycket salt säljas, men det borde ha gått på två platser. Den halfva hade blifvit såld på f.ö.w. men när jag ej kom för än i Aug., nekade köparna att ta mot lasten, hvarför det var att hyra magasin och lägga in de 12.000 tunnor salt i. Sedan jag köpte fartyget, hade det gått ganska bra. Och när jag kom hem med fartyget var det nog de som velat vara med och köpa del i det. Fartyget skulle säljas på auktion för konkursmassans räkning. Jag hade en del personer som tecknade för min del att köpa in fartyget, men det var 4 andra penningstarka Herrar som också ville åt det och de bjödo vid auktionen på en gång Kr. 50.000 och då kunde ingen gå öfver. Jag egde 1/5 i fartyget och blef bjuden 10.000 contant därför, men jag afslog, då jag hade löfte att få behålla min plats ombord.

Fartyget var då liggande vid ~sbacka och lastade Splitved för London, hvarför vi hade en massa folk ombord och sjelfva bodde vi ombord. Wi hade 2 stora grisar, som vi ej fick ta i land, hvarföre vi tog slagtare ombord, som under Tullens uppsikt fick salta ned fläsket. Min hustru med hjälp af andra fruntimmer fick laga ihop en hel del af matvaror som äfven saltades för resan. Alt kom väl till pass, då jag för det Nya Rederiet, måste öfvertaga mathållning ombord. Altså fick jag på hela konkursen och dessa tillställningar för saltet förlora bortåt kr. 3.000, då jag med en del af min innestående fordran måste gå med i densamma.

Som "Sally" ej kunde lasta fullt vid ~sbacka, tog lastfyllnad på Lilljungfruredden, der vi blefvo segelklara omkring d 24 Sept 1889. Vår son Nils som varit med oss, med få undantag, sedan han var liten måste vi skiljas vid, då han måste gå i skolan. Det var nog ett smärtsamt afsked, han trodde att det ej var alfvar, att mamma kunde lemna honom, ty det var beslutat att hon skulle följa mig till sjös. Wi hade fint väder genom östersjön så widt jag minnes. En episod inträffade dock i närheten af Bornholm. Jag hade en god del af hundvakten, 12 - 4 natten, varit ute, då man precis ej genast kunde lita på sina nya styrmäns vaksamhet. Kl. 4 på morgon kom första Styrman och tog emot vakten. Wi hade laber god wind, 2 knops fart vid pass. Jag talte vid honom innan jag gick in att vi hade en mindre seglare kranbalksvis Styrbord och att han skulle iakttaga hvilken väg den låg.

Jag gick in, lutade mig på någon af sofforna i inre kajutan, närmare kl. 5 kände en lätt stöt af fartyget, sprang ut och för ut på backen, Styrman satt och drack kaffe helt trankilt i Yttre kajutan, se kaffe på morgon var mycket nödvändigare än fartygets och besättningens säkerhet! När jag såg ner öfver backen så satt en liten däckad s.k. tjalk fast vid Waterstaget. Lycka att det var Sjöstillt och så liten fart så vi fick den loss derifrån och han gled ner längs Stbords sida och passerade akteröfver. Då den lidit föga eller ingen skada och folket ej sade ett ord på densamma, brydde jag mig ej om den, hade de lidit skada hade den kommit på Styrmans konto. Emellertid passerades öresund och framkom till London någon dag i slutet af October. Lossade splitveden i Sury Comercial Dock. När den var ute gick i Clyde Torrdocka, den älsta som jag tror i London och i hvilken jag använt för fartyg så många gånger.

Den var så passande för fartygets längd, hade den varit några fot Kortare så hade vi ej kunnat använt den. Emellertid dröjde det ej en vecka för än Sally var Nykopprad och klassificerad. Efter någon dag ha legat på Themsen hade vi ~ngbåt för och bogserades genom Engelska kanalen till Barry Dock Cardiff. Det kostade jämt 100 Pund, dessutom 5 Pund för båtens kabel. Det sparade in barlast och manskap och tid. Komna förbi Dover sattes segel då vinden var god och Bogserbåten hade fullt göra att hålla sig undan. Nästa dag fingo vi ta bort alla segel då vi skulle förbi Landsend. På Cornwalls kusten gick Tuggbåten så nära landet, in mellan Klipporna, der tidvattnen från alla håll mötas. Wattnet var så upprördt, som i en kokande kettil, hade bogserkabeln brustit hade vi utan reddning varit förlorade. Jag stod med stor spänning och betraktade vågspelet, der våra lif och fartyg sattes på spel för att vinna några minuter och några eng mil derpå. Det gick då lyckligt och väl komna in i Bristolkanalen och blefvo dagen derpå dockade i Barry.

Som dockan var aldeles ny voro anordningarne ej altför häfva. Vägarna voro fotsdjupa af dy och smuts, som den låg några mil från Cardiff och alla forretningar skulle göras der var det ganska

besvärligt och hela dagen gick innan man kom ombord igen i mörkret och traska genom smutsen. Alla Kaptener hade frikort till 1:a klass på Jernväg Penarth - Barry. Bark "Ida" från Söderhamn Capt Törnberg - låg lossade i Cardiff trävaror, - som vi hade umgänge med. Vi voro nog färdiga segla 1890 i början af Januari men Westl stormar kvarhöllo oss till i Medio af Februari, då det syntes som vädret ville bättra sig om just ej Winden. Utanföer i Snt Georgs kanal slogo vi oss så småningom Sydvardt öfver när i varmare climat förbi Madera då alla sorger blefvo glömda.

Näre i Stiltjebältet vid Euqvatorn regnbyregionerna träffade vi "Ida", Törnbergs igen. Det var föga nöjsamt, han kände igen "Sally" , han hade en vindkåre så han seglade till mig der jag låg utan vind, han kom så nära att vi kunde talas vid, jag måste till sist be honom att hålla sig på vederbörligt afstånd. I sådana lätta kårar då fartygen knappast ha styrmakt ha fartygen benägenhet att dragas till hvaran - är då aldrig så liten häfning så kan stor skada uppstå. Dessutom hade vi en Regnby i analkande och när den kom fylde den mina segel, men Törnberg fick back och kom på Styrbords halsar österöfver och så skiljdes vi åt.

Jag har förut beskrifvit det otrefliga uppehållet i dessa regioner. Sedan man kommit ur dessa och fått litet känning af S.O. pasaden blir man lik en Meniska igen. Resan gick sin gilla gång på de af mig så väl kända farvatten och inseglade i Rio förbi Sockertoppen, ankrade vid flagstaf Island omkring den 15 april 1890 der vi fingo praktika, d.v.s. tillstånd att segla in på Redden.

Jag hade just kommit ombord på eftmiddagen för att bevittna att en Eng Bark som kom in från sjön och tänkte sig akter om oss för att ankra, körde in på vår B.b.sida bräckte in raling. Stor rån fastnade med sitt Ankare i Storröstet och gjorde annan skada. Wi hade göra nog den dagen att få honom från oss och han kom till ankars. Tidvattnet var så stark och hade för litet segel att fartyget ej lydde rodret derutaf påseglingen.

Nå det blef nu, sedan vi seglat till lossningsplatsen, att bråka med besigtningar och dylikt att få skadan reparerad och ersatt. Engelsman hade att iståndsätta det havererade på bästa vis, till en del provisorisk och mellangift i pengar. En af mina gamla vänner fr Gotland hade på sista 2 åren varit bosatt i Cardiff . hade engelsk examen och hade fått ett jernskepp Aerington och seglade samtidigt från Cardiff. Capt Lindström gift med en Engelska låg och lossade på Nordsidan af viken, så vi träffades åter. Som gulafebern var i farten dröjde det ej länge förrän vi hade att sända i land den ena efter den andra af besättningen, 5 - 6 st, några af dem dogo. Min hustru och jag hade ingen känning af den, måhända den ej bet på oss då vi varit i Rio förr i febertider, voro ej rädda för den och skrämde ej upp oss.

Omkring Maj den 24 1890 voro vi färdiga att segla, den sista dagen gjorde en visit på sjukhuset och hade Consulatorder intyg på att 3 af de sjuka som ginge uppe skulle få tagas ombord. Detta var på f.m. jag för ombord och min hustru gjorde i ordning bäddar för dem, med rena lakan. och jag för åter till sjukhuset för att afhemta dem. På den korta tiden af en par timmar hade en stackars gosse dött, men ej af feber utan af glädje öfver att få komma ombord från sjukhuset. Där hade de Negrer till sjukskötare och de blefvo ej för välbehandlade. När jag kom ombord med de tre från sjukhuset, var jag ej så välkommen, hörde jag, ty Styrmän och besättning tykte just ej om att de skulle arbeta för sjukt folk, som de ej yttrade något derom till mig, låtsade jag ej derom, det var tillräckligt besättning ändå. Om någon vecka eller ett par voro de i tjenstgöring.

På utseglingen ur hamnen mötte vi en Tysk ångare på ingående. Fördäcket var fullt af emigranter antagligen de flesta Svenska. ~ngaren gick oss så nära att vi kunde höra huru de ropade, "Se Svenska Flaggan, Helsa helsa hem till gamla Sverige"! Jag helsade med flaggan och fick helsningen besvarad af Tyskens återhelsning. De flesta af dessa fingo aldrig återse Sverige och ligga begrafna i Brasilien. Några kommo väl utblottade på alt och orkeslösa, hem till Sverige på Statens bekostnad.

Resan gick ju i allmänhet bra fart den tog tid att kryssa sig ut i labra Vinden, ut till Trinidad och Martinvas Rock och sedan opp i SO passaden som ej räcker så långt Syd i dessa trakter. Omkring den 14 Juli 1890 fick lots ombord utanför Mobil. Då jag uppgaf för honom att något sjukt folk fans ej ombord och ingen varit sjuk på resan seglade han in oss på Redden. Då doctorsbåten kom långsidan och fick sina frågor besvarade fick ej lotsen lemna fartyget. Doctorn rapporterade saken till Staden och efter några dagar fick order att lotsen skulle segla ut fartyget till sjös att vi hade att segla till Louisiana River Misisippi för att undergå rökning och 12 dagars Karantän. Det var på håret att lotsen fått följt med, men han slapp undan med desinficering och några dagars observation hemma. Det gick åt för oss en månad innan vi kommo tillbaka till Mobil. I Mississippi seglade vi in i ett af inloppen , det är lågt deltaland om jag rätt minnes i inlopp. Wi hade att segla halfvägs till New Orlean der rönkningsverket och karantänstationen var. När vi kommo dit gjordes allt i ordning. Svafvelgrytor sattes ned i rummet och tändes, alla möjliga hål i däck täptes, alla säng och gångkläder kastades i land på bryggan der fartyget låg och hängdes på ställningar som gingo på räls in i hetningscylinder ugnar. öppningarna tillskrufvades. Ugnarne upphettades till 150 grader och när det så stått en par timmar togs kläderna ombord. Svafvelgrytor hade under tiden stälts i kajut och skans under tiden kläderna hettats, så att vi fick öppna dörrar så vi kunde få kasta in våra kläder. Alla läderskodon och Oljekläder hade vi fått kastat i hög på däck och fick dem öfversprutade med någon kemisk lösning. Emelertid var det färdigt samma dag mot afton och hade bogserbåt som genast tog oss nedför floden till ett observationsställe vid SWpassagen der vi fingo ligga våra dagar ut. När vi bogserades ned, hade hållregn hela tiden och som vi ej hade tak öfver hufvudet blefvo vi genomblöta. Ingen mat kunde lagas, så vi hade det misserabelt.

När vi hade legat tiden ut , slapp jag lös, men nu skulle karantänutgifterna betalas. Jag hade naturligtvis inga pengar dertill, måste upp till New Orleans och viggja, huru komma dit blef nästa fråga, att ro med skeppsbåt dertill var det för långt. Inga flodångare gick den vägen då det nästan hela vägen var obebodt sumpland. Till sist fick jag följa en colibribåt uppför floden dit och genom consulatets förmedling och dryga kostnader, dra pengar på mig sjelf och aflastaren i Mobil, de nödiga medlen. Pund st 141 strök med der och när jag efter 1 månads bortvaro som också kan räknas för Pund 100, kom till Mobil ville aflastaren dra af Pund 200 för försenad lastning. Måste telegrafera hem och underhandla med Rederiet, om de ville gå in derpå eller processa. Ytterligare mer uppskof öfver en vecka innan resultatet blef, att vi skulle betala. Detta allt för okunniga redares skull.

Nå, nu skulle bli någon början, lossa barlasten. Köpa bräder, klä öfver däck för hästbana och fick häst ombord för lossning af barlast. När så den var ute och klar för lastning, Fick ca 500 st stora 4kanthugna 60 - 70 fot långa timmer att hålla reda på. Det fordrades massor av tågvirke att hålla fast dessa timmer med och det kunde ej undvikas att vi förlorade en hel del när de blåste opp och ström och vind gick samma väg. Så var att protestera och försöka få reda på så många som möjligt.

Så var det ej länge för än vi fick ge oss ned på Redden, ty vi kunde ej lasta djupare än 12 - 14 fot. Bortåt 12 vita och 12 svarta stufvare och arbetare voro med , så vi fingo trångt i kabyssen der maten skulle beredas både åt dessa och vår besättning. Under tiden hade "Ida" Capt Törnberg kommit från Syd Afrika dit, han slapp undan med bråk och penningutpressning, då han kom från sund hamn. Men han hade nog obehagligt på slutet med folket. Frun måste bo i land och en son föddes der så han seglade långt senare derifrån än jag.

Sedan vi slutligen blefvo last seglade vi omkring 18 September med Antwerpen som lossningsplats, Jag seglade, som jag förr nedskrifvit, med Capt. Wolin, han brukade säga "Skall det gå galet så går det galet till gagns" och så var det här också. Det gick nog så bra att komma igenom med golfströmmen förbi Florida , men vi kunde ej komma helskinnade genom höststormarne på Atlanten. Under en sådan hård storm och hög brytande sjö som rullade in på båda sidor och fyllde däck och rubbade däckslasten, då vi seglade rätt undan wind, var ej annat att göra än lägga bi. Wi hade därför fått focken gigad och gärdad och skulle nu lofva upp i Winden, då ett högt brytande

vågberg kom rätt öfver aktern och tog med sig alt, både fast och löst på halfdäck föröfver, Nachterhus Rorsman ratten gick sönder, några ekbräder i akterspegeln lossade. Kajutväggen som var öfver halfdäck bräcktes in. Sjön gick in derigenom i sängkamaren ut i inre kajutan och i yttre, så att alt var i drift och min hustru hade försökt bärga sig sjelf på en af sofforna. Huru jag undgick att bli krossad vet jag ej, men jag kom ej längre än der jag stod lutad mot kajutskottet. Fartyget hade naturligt ej hunnit undan sedan focken var borta. Sedan jag hämtat mig något var att få folk till brassarna och få fartyget till vind, hvilket gick nog så bra, då låg fartyget betydligt bättre. Som jag alltid hade säkerhetstalgor på styrinrättningen fick vi begagna dessa till vi fick det vi hade kvar af ratten i ordning. Det var att se öfver det skadade och hjälpa opp det på bästa vis. Lycka att ingen gick öfverbord eller blef skadad af besättningen samt att provianten ej blef förstörd.

Då däckslasten var i drift ansågs rådligast att göra sig fri en del af densamma. Det var lättare sagt än gjordt då bjelkarne till större delen nådde från förn till aktern. Alt hvad sågar och yxor fans ombord togs i bruk och alla som kom åt, var att arbeta, att få bort dem styckevis öfverbord och vi hade göra en god del nästa dags förmiddag innan vi fick stämplat och något så när i ordning.

Efter några dagar bedarrade stormen då vi kommit utom Golfströmmens inflytande och vi lågo på vår kurs igen genom oppgående grunder mot Engelska Kanalen . I den voro vi utsatta för mycken tjocka och hade besvärligt att komma tillrätta för seglare, bankar, boyar och fyrskipp. Lots fingo vi utanför Fliessingen och Antwerpens lots och ångbåt som drog till Fernensender , vi låg ett dygn att vänta på högre vatten. Skeppshandlare och clerkar voro der till mötes i det ruskiga vädret. Det var omkring midten af Novemb. Vi kommo in i Antwerpens dockor och fick plats längst in i en timmerdocka , der vi kunde ligga med fören mot kajen då bjelkarne kunde endast dragas ut genom förportarna opp på kajen.

Så börjades med haveriet och reparation. Seglen torkades och slogos från. Stufvades undan. Besättningen afmönstrades, de flesta genast och sednare allesammans, så blefvo vi till sist Jag och Styrman kvar för vintern jämte min hustru. Mot jultiden smälde det till och blef sträng vinter så fartygen fröso fast i Dockorna äfven de stora linjebåtarna fick ge sig till tåls 1/2 månad, som docksportarne ej öppnades Sjeldenfloden frös till så fast att folk gick öfver den på isen, hvilket ej händt på 70 år, som det sades.

Wid nyårstiden höllo vi på bröto opp plankor på 1/2 däck för att lägga in Nya. Min hustru kom ut till mig dit , då hon halkade, föll omkull och bröt foten ur led. Jag måste opp i staden och få doctor ombord, som spjelkade och gipsade fotleden, och hon fick ligga en längre tid.

Närgångna tjufvar var det godt om. Alt hvad metall och messing som kunde bäras undan var gjordt men äfven det som var fastspikat öfver pollare och panstöttor m.m. försvann , de voro så närgångna att de stulo bort kopparen på de fartyg, som hade kopprat öfver isen.

I Februari börjades Karnevalen med festligheter och baler. Vi voro med på litet av hvarje i sällskap med Skeppshandlar Fleurnes och familien der vi hade vårt tillhåll när vi voro i land. Det var nog svårt att hålla sig varm der, som de ej hade innanfönster, dåliga kaminer, eldade för det mesta med torf. Min hustru fick då riktigt bese Antwerpens berömda djurgård, då hon var der flera gånger på vårsidan då dagarna voro vackra.

Jag reste öfver till London för fragtslut i slutet af Februari, fragterna dåliga 40 Sh Snt Johns New Brunswick i stället för 62 Sh som Rederiet var bjuden när de köpte 1/2 saltlast och tog hem fartyget från Lisabon. Hvilken väg jag reste minnes jag ej. Jag slutade genom Bredenberg Lloyd Lowe.

Det var genast när jag kom tillbaks, att börja utrustningen, proviantera och skaffa besättning. Värst var att få tag i en ordentlig Kock & Stewart. Wi fick tag på en liten Belgare, han kunde göra alt, sade han, men kunde ingenting, ej ens hålla sig ren, han hette Rawedder. Samma dag som vi

afseglade fick en svensk ombord, som skulle vara Stuvvert, var väl något bättre, så det blef 2 i köket. Men tillagningen af maten blef ej stort bättre. Mig medräknad voro vi 19 man ombord på resan. 4 månader hade vi varit i Antwerpen så det var på tid att komma derifrån.

Wi kommo ju förbi ut genom Fluching i Nordsjön, men hade bara otur och låg och kryssade der en längre tid, kom så igenom vid Dover och stycke in genom Kanalen, men måste för storm och snöbyar vända om och segla ut i Nordsjön igen. Efter ca 3 veckor kommo vi förbi Dungeness ut i Kanalen och höllo oss fast der. Då jag tagit ombord så mycket bröd som tätt kunde stufvas på kant i brödlåren, fyrkantiga kakor af finaste sort, borde ha räckt för en långresa Cap eller Argentina, lät jag besättning äta deraf så mycket de behagade, hvarföre jag blef högst förvånad då den s.k. Stufverten rapporterar att det gick hårdt på brödet. Jag inspecterade brödförrådet, fant att ungefär hälftenvar uppätet. Stuwerten fick order att väga det bröd som gick ut, men i öfrigt låta dem äta som de ville. När veckan var slut var också brödsäcken tom och vid beräkning hade det gått 14 Skålpund per man i stället för i sjölagen fastställda 8.

Det var ena baddare att vara utsvultna och uthungrade i Antwerpen, att det skulle finnas någon botten i deras Magsäckar. Förmodligen hade det gått ännu mera åt de första veckorna. Wädret hade varit ruskigt och kallt, brödet godt och deras magar tomma och kläder otillräckliga. Att de sedan fingo nöja sig med 8 skålpund per man och vecka föll af sig sjelf, var klart om det skulle räcka fram, om vi skulle ha så motigt hittilldags. Akterut förslog nog ranson för oss.

Det var alt på 5:e veckan när vi hade Engelska Kanalen bakom oss och Atlanten för oss. Det gick väl något bättre öfver den. När vi kommo öfver till Newfoundlandbanken hade vi en ganska hård bris en natt, som var något så när i vår kurslinje, då jag höll en par streck i seglen, då hon löpte ca 9 knop. Jag kände nog att det blef litet kallare, men feste mig ej så mycket dervid utan lät det basa, men på morgonsidan såg jag något vi hastigt passerade, ett större isflak, hade vi seglat på detsamma, hade denna berättelse blifvit oskrifven. Winden mojnade efter hand och på förmiddagen blef det stillt. Från väders kunde man räkna 7 st isberg omkring oss.

Wi fingo åtskilliga windar inpå banken med tjocka emellanåt. Större och mindre segelfartyg lågo der förankrade, de hade staplar af små ekor på däck, som sattes ut, hvarmed besättningen skötte fisket, vilket skjedde med s.k. backor eller ock med pilk. Wi hade åtskilliga svårigheter med den evinnerliga tjockan på sydkusten. Att man till sist skulle bli något osäker på besticket. En morgon satte jag kurs mot land, tjockan lättade närmare vi kommo, då vi till sist upptäckte en fiskebåt och sednare flera, styrde vi på den närmaste, och från den fingo vi mot skälig erkänsla, något så när reda på hvar vi befunno oss. Derifrån letade vi oss fram, då vi närmare en vecka anlände till vår bestämmelseort någon dag i Maj 1891.

Wi hade ej varit många dagar der förr än besättningen minskades. Rundarne eller - (Runners, eng) voro så djärva att de midt vid middagen gingo ombord, togo sjömän med sig med kista och kläder. Jag mötte en dag när jag gick ombord en sådan med en af sjömännen och kistan i närheten af fartyget, men jag fick genast dem att stadna, rundaren försvan och jag fick rymmaren ombord, kista och säck, fick handklåvarna på honom, var till Consulatet, fick häktningsorder in i carabussen, der jag hade 2 förut, de hade ganska bra der, men de fingo sjelfva betala och sitta inne till vi gingo till sjös igen. "Leve Friheten"!

Snt John skulle ha den tiden bortåt 40.000 innevånare mest Irländare. Någoting af märkvärdigheter att skåda fans då ej. Floden som staden var lagd vid var ej särdeles vid, men rymde ganska många fartyg som lågo vid pirar hvarpå egarena förtjenade pengar. Närmaste vattenfall eller catarakt som det kallas, var ej längre bort än att man gjorde en god promenad dit.

I Juni kom det upp genom floden stora stim af en sort fisk större än sill och fiskare, en hel hop, följde strömmen med not hvarje 1/2 timme och fingo stora massor, men detta fiske varade endast 3

dygn. Lax och annan fisk fans nog, men laxen var dyr och sändes mest till NewYork. En Dansk Silver eller Guldsmed, som gjorde ett par skedar åt oss och kostade 3 ggr så mycket som hemma, skulle ej fara hem förr än han kunde flyga till Danmark öfver Atlanten. Om han får lefva kanhända det ej blir omöjligt.

SvenskNorska Consuln var redare för ett 90-tal Fartyg de flesta af Sallys storlek, hvaraf några voro hemma och lågo under lastning. Sally fick ligga lastdagarne ut innan vi fingo in det sista af lasten. Det var en riktig täflan bland fartygen hvem som kunde få in den största däckslasten. Somliga nöjde sig ej med höjden på kajut taken utan lastade öfver utan äfven i kajutan, hvarföre en del af dem seglade mer på sidan ner än på botten. Så var också förhållande med Sally, hon lag sig på Styrbordssidan ändock vi hade last jämt med rälingarna Lasten var vad som kallas lumbers plank och bräder om hvartannat , måhända tort virke i botten och rått ofvanpå och däckslasten tyngst. Emellertid var ingen fara för kantring. Det var sommardag och att vara påpasslig .

Nu var frågan om att få folk för resan. Tog ombord dem jag hade i häkte , gick med fartyget på Redden, ankrade, satte in våra båtar. Sjelf gick med bogserbåten i land. Fattades 8 man som redan voro mönstrade men att få dem ombord var nog värre. Någon dag förut hade ett fartyg kommet in till en lastplats innanför St Johns Westport tror jag den hette och Boarding Master , som handlade med sjöfolk hade varit och tagit hela besättningen derifrån . Jag hade mönstrat dem jag ville ha och dem som ville gå med kunde ej mönstra dem för månad omöjligt ! De skulle ha 40 Dollar pr man ca 150 kronor för resan till Dublin. Boarding Mastern ca 30 kr 7,50 Dollar per head & man han skaffa ombord. Det var att fylla dem först innan man fick dem ner på bogserbåten och få dem ombord, det var 5 st, så i land igen och fatt i 2 st, flera kunde jag ej få med. Samma om de voro förhryda eller ej. De fick gå för de män som stod på Folkpasset. De fingo först sofva ruset af sig, så tidigt på morgon satte vi segel, dem vi ej kunde få lif i fick sofva och när de vaknade voro vi ett stycke utanför hamnen.

Så kommo vi så småningom i sjöordning igen och jag kan säga att en del af dem voro bra folk, kom akter till mig och bad mig ta vara på de få dollar de hade kvar. Boarding Mastern hade tagit det mesta af dem, 15 - 20 Dollars - förskott i Snt Johns en eller 2 dygn i land, poor chaps, att ständigt slita för landhajar. Har sjöman något inestående rymmer han från det, kommer han i land blir afmönstrad så lagar dom, att få fatt i sjömans förtjenst på ett eller annat sätt och sänder af honom med några palter och så stryker första månadspenningen för den arma stackarn. Wad hjälper det huru högt de äro betalta när de komma i klorna på runners. Nova Scotsman har de billigaste besättningar, de betala lika höga hyror som andra, ge möjligen hel eller 1/2 månads penning förskott beroende på hur mycket boardingmaster har att fordra af sjöman. När han sändes ombord får han med sig några bleckkärl, en knif, madrass och en så kallad filt = hästtäck. Kommen till nästa hamn bevakas han väl att han ej rymmer och gör han det får vanligen Kapten tillbaka samma man af rundarn och blir under tiden i häkte. Rundarn får betalt af Kapten och mannen får betala altsamman till sist. Så går det till i längden, till besättningen har mycket pengar tillgodo inestående, fartyget skall till en hamn, der det är godt om sjöfolk. Kapten som vill bli af med dem utan afmönstring , ger order till styrmännen to work them out, måste ställa till så de får slita och arbeta natt och dag, så när de kommer till hamnen är rundarn nere och tar mot dem och öfvertalar dem att rymma från altsamman. Fartyget har således billig besättning. Hela instående hyra är fartygets.

Wi hade en fin månadsresa till Dublin och der betalde jag af min dyrbara besättning. De hade således ca 145 kronor kvar på en månad. Nå, så gick de pengarna, det kunde ej bli något öfver för Rederiet på sådant vis.

Nu var att tänka få en utfrakt, innan man skulle till Mobil igen och lasta Bjelkar. Reste derfor till London åtföljd af min hustru och helsade på gamla bekanta. Tog in på 3 Nuns i City vid Aldgate East station. Det var närmast till Lloyds Lowys kontor som vi gjorde fraktslut med . Christoffer Bredenberg som stod för Svenska afdeln. Efter 4 - 5 dagar afslutades en usel fragt 15/4 1/2 till

Montevideo. Hade vi gått direkt till Mobil i barlast hade varit bättre. Tyvärr var det ej så skrivit i ödets bok !

Reste tillbaks till Dublin öfver Holy Head. Wid återkomsten var fartyget i det närmaste färdigt. Omkring 12 Augusti fick några män ombord och bogserbåt och så bar det af till Cardiff, Barry Dock. Förtöjde vid kaj och lossade ut de 100 ton balast jag haft under trälasten. Så var jag färdig att ta in kol-lasten. Det dröjde nog en tid innan vi fick törn, som det kallas, i tur att få last. Vi seglade derifrån 10 September 1891.

Styrman Hjelm som varit med i 2 år, blef afmönstrad i Cardiff och i stället fick ett matröte, som varit kapten på en Sundsvalls brigg, men blifvit afsatt. Han var en mes för öfrigt och kunde ej sköta en besättning, hvarföre jag hade mycket obehag. Ingen 2dra Styrman fick jag. Den jag mönstrat rymde på natten då vi gick ur dockan. Då kom jag öfverens med Timmerman, att han skulle skjöta vakten. Han och första Styrman var af samma skrot, så folket och vakterna blefo skjötta derefter.

Nå, det gick ju som det kunde och jag fick sjelf inte ligga på latsidan. Resan gick i det stora hela väl utan missöden. Omkring 24 Nov. 1891 anlände till M.video, körde upp i mudden och ankrade som vanligt med båda ankarna åt hvar sina håll. Gjorde i ordning hästbana och fick häst ombord. Börgade med lossningen. Vid andra dagens lossning på afton kom den ena efter den andra och begärde få ut kläder och diverse från slobbkistan s.k. Man måste ha sådant med sig från hamn, ty vanligen äro sjömännen ej utrustade för resan än hvad de gå och stå i. Nå, jag lät dem få hvad de begärde litet hvar, men när det blef så stor handel började jag dra öronen åt mig och Stewarden, som stod på mitt bästa, hade hört att de tänkte rymma på natten. Det tänkte jag sätta P för.

Timmerman fick hålla vakten på natten och besättningen fick hvila, han beordrades att varsko ifall någon båt nalkades fartyget. Wid 11 - 12 tiden låtsade allesamman i skansen sofva, jag var ute på däck sjelf, äfven Styrman. Lampan i Skansen var brinnande, som tecken för Rundaren att de voro beredda. Jag sa åt Styrman att gå in och släcka lampan, men han vågade ej, denkrukan, då jag sjelf gick ville han hålla mig tillbaks, men jag släckte den. Nu hörde jag ett mumel från kojarna, men tog ej notis derom. Frampå backen hade jag lagt upp en del stora stenkolar klar för rundarbåten som skulle hämta rymmarne !

Frammot 1-tiden kom den smygande försigtigt, han måste anat oråd då den stadnade ett stycke från bogen då den ej fick något tecken att närma sig. Då jag började bombardera med kolstycken rodde den utanför räckhåll och försvann sedan för natten. När på morgon Styrman törnade ut till arbete nekade de som hade ämnat rymma att göra något mera ombord, någon orsak kunde de ej uppgifva. Jag signalerade för båt och kom i land, på Consulatet förklarade jag saken och Consul Blix En var genast villig ta i håll med saken. Wi åkte till hamnen, fick tag i en mindre tugboat och for så ut till skeppet. Det var just middagstiden. Wi hade knappt hunnit genom kajutdörren och skulle kalla in de arbetsvägrande, då Stewarten säger att de just med en båt gått från fartyget. Consuln vände ut genast på däck och när i ångbåten, då först kommer den mesen Styrman och rapporterar att de gått, och tagit kistor och säckar med sig, han hade ej vågat gå fram och hindra dem. Det drog ej lång stund förr än vi hant upp rundarbåten och Consuln ropade åt den på spanska att genast stadna, annars körde vi tvärsöfver och sänkte den. Rundarn kände Consuln väl och den senare gaf på Rundaren, att om han träffade honom en gång till i sådant ärende skulle han skaffa honom ett års straffarbete. Sedan tillsades rymlingarna att flytta öfver alla sina grejor ombord i ångbåten och sig sjelfva med, när detta var gjordt, sattes kurs på Capitanian. Där beordrades vakt som tog gastarna omhand och förswunno de för en par månader.

Nu var det att få några man från land till hjälp och lossningen fortgick. En par dagar derefter, sedan jag varit i land, kom jag ombord på eft m och det blåste rätt bra då, visande tecken till Pamperos. En törn var det i kättingarne och då kunde vi ej ligga med båt förut och klara dem, då min odåga till Styrman hade försummat att gjort det medan det gått an. Följden blef den att då vattnet reste och stormen och sjö och ström verkade. Wi kommo i drift och kommo in bland andra mindre fartyg,

sjön dref in öfver däck så att luckorna och pressenningar pålades. Då fara blef att drifva på andra fartyg, kallades på ångbåt som skulle hålla oss för drift. Sjön gick ju öfver den men den stoppade ju driften. Så blef något oklart med den, så kom en par andra och så detsamma för dem, de blefvo oklara eller bogsertrossen sprang å.s.v. till vi haft 6 båtar. Consuln sände ut en med folk som hjälpt till att få in ankrane, men som de voro oklara kättingarne måste vi sticka från oss det ena ankaret och hyfva in det andra. Då vi således ej hade mer än ett ankare var ej värdt att gå ut längre till sjös utan i stället fick ångbåten bogsera oss längst in i viken och ankra oss i mudden.

Vi voro då i säkerhet nu, dagen derpå var Consul Blix ombord, så blef det hafveri och besigtningar af och väntan på till-låtelse att få fortsätta lossningen igen. Wi hade Ca 1.300 ton kol inne när detta hände, hvarföre garanti sätts af den för deltagande i hafveriet. Consuln var Assuransens Ombud, så när de vid tillfället använda båtarne kommo in med sina fordringar på fartyget för Bergarlön på mer än fartyget var värdt och ej kunde någon jämkning och uppgörelse komma till stånd, utan här skulle processas och lära båtarne rederier sjörfvarefasoner. Consuln som tog affären omhand, ville ju ha förtjenst der på. Hade en måg som var lagkarl så fick också något att förtjena på. Rederiet och jag fick sätta till slantarne från experimentet.

Enligt dykare och besigtning af de skador som uppstått på fartyget skulle med torrdockning, omkoppling m.m. för en stadigvarande Reparation gick. omkostnaderna till så mycket att det var bäst få fartyget condernt. Det telegraferade jag till Redaren vore det bästa. Wi kunde köpa in fartyget för billigt och segla hem det och verkställa reparation der. Wi hade på Consulatet kommit till det resultat, att göra provisorisk reparation och få Sjövärdighetsintyg, att gå till Mobil och lasta för U.K. eller Continent, till att verkställa detta behöfdes ett Creditiv på 1.200 Pund, varför jag hade strakst förut avsändt ett sådant telegram och då fick Rederi och Assurance välja. Jag fick order att provisoris reparera. Under tiden hade processen börjat, men den skedde endast skriftligt, så det drog lång tid mellan svaromålen. Och jag fick ödsla bort flera månader efter fartyget var utlossat och reparerat. Det drog på tiden det ena fartyget seglade efter det andra, men vi fick ligga kvar för den eviga processens skull, men under tiden hade vi besättningen reducerad. En dag var jag i land, då den Köttbåten, som var gemensam för oss alla, att komma i land och gå ombord med, rapporterade att det var fullt myteri och slagsmål ombord.

Jag ordnade så, innan jag gick ombord, att om jag fan nödigt att få hjälp, så skulle jag sätta upp flaggen, och vaktbåten skulle komma. När jag kom ombord var slagsmålet öfver. Styrman hade ordnat med ställningar på utsidan för skrapning och rengöring af röstjernen, 3 · 4 st höll på med det arbetet och det gick bra före middagen. Under middagstiden kom en s.k. bumbåt som sålde frukt och bränvin till besättningen. Jag hade strängeligen förut förbjudet Styrmansvraket jag hade, att ej låta någon sådan komma långsidan utan köra bort dem, men den stackarn vågade ej göra det. Min hustru, som var ombord, gjorde Styrman uppmärksam på båten och att bränvinsflaskor kommo ombord i sjöstöflar, som firades ned i båten. Styrman hade svarat att det endast var litet frukt sjömännen köpte, det skulle man ej missunna dem. Den frukten fick styrman erfara hvad verkan den hade, när de kommo i arbete på utsidan igen Wi hade en neger bland manskapet och den kunde de andra ej tåla äfven en f.d. plåtslagare som styrman favorisera af fruktan. Bränvinet gjorde verkan och grälet började och slutade med skraporna hackade menskokött i stället för jern. De stridande kommo ju på däck, der striden fortsattes.

Negern hade ju de andra mot sig. Styrman var ju naturligen också mot honom hvarföre de öfvermannade och surrade fast negern vid spelet. Styrman skulle gå in och ta handklofvar åt Negern, de andra behöfde ej förstås. Då ej frun ville lemna ut några sådana, hade han ett par sjelf. När jag fick något så när reda på huru det var, hissade jag flaggan. Det dröjde ej länge så hade vi vaktbåt och salskapet fick följa med i casjotten. Styrman borde ha följt med han också, så hade jag blifvit kvitt det matrötet. Han åt så han måste sätta in kilar i byxor och väst och öka ut dem hvartefter han tjockna till. En sådan passade ej för så pass stort fartyg med en besättning sammansatt af flera nationers folk och der den här måste bedja dem i stället för att befalla.

Jag fick ombord en Capt. Wennerberg, Hudik, som fört ned ett inköpt fartyg i England för Argentina och skulle hemöfver till England igen och meningen var att gå med mig, men när det dröjde så länge fick han till sist plats i en Sundsvallsbark, som lastat långt upp i Paraguai vid Altins Chibroemo skogarne. När han kom ombord kunde han återställa ordning och skick ombord.

Tiden gick ju och hvarje dag måste man vara i land för processens skull och när det ej var något att göra med den var att gå och träffa bekanta, hos Skeppshandlare. Svenska och Norska Captener följas åt och äta middag och efterpå gå och dricka en seidel, spela ett parti kängor till tiden var inne att gå med köttbåten, som satte hvar och en ombord till sitt. Båten satte oss nästan i hvad väder som helst. När hustru min var med i land hade hon sitt tillhåll hos Consuln eller hos Doktor Strömerstedts fru och der fick jag hemta henne när tiden var inne att gå ombord, så vida hon ej var med mig och i sällskap med fruntimmer från fartygen.

Under Carnevalen voro vi en Söndag bjudna upp till Consuln på middag och för att se på densamma, och det gjorde vi nog. De hade det oskicket att bära opp vatten på sina flata tak och på balkonger och var det någon som gick på gatan och de kunde träffas - nog voro de säkra att få en pyts vatten eller mer öfver sig. Derföre hade vi försett oss med regnkappor. Som det blef sent åkte vi med spårvagn ned till hamnen. Som gatorna voro trånga fick vi åka under ständig dusch, det bet ej på oss, men de som ej voro försedda med sådana blefvo naturligt blöta fast det var tak öfver vagnarne. Wid hamnen låg ett första klassens nybygdt Italienskt hotell. Wi togo in der för natten, men du store vad snusk ,kan ej beskrifvas.

Jag hade Ca 800 Dollars vid slutuppgöret för fragten, dessa pengar hade jag tänkt sända hem till mig sjelf- men kom händelsevis att nämna något derom på Consulatet. Vips blef jag af med dem för processens skull för der behöfdes pengar, för annars skulle de få mera mynt hemifrån.

Nå, en dag i April , så sa Consuln segla ut ett stycke ur hamnen, för i morgon vill dom i Tribunalet (rätten) ha Capten dit med några af besättningen som personliga vittnen, då kan det hända att målet sedan blir ytterligare uppskjutet och Capten kvarhålles. Dessutom ha de fått så mycket i skrift, att det ej är mera de behöfver veta. Jag tog dermed afsked af Montevideo efter nära 1/2 års uppehåll der. Till all lycka hade jag fått en 2:a Styrman , som förstod sig på att sköta folk. Han var Norrlänning och varit en par år på La Plata bland Stufvare, Ulin kunde hålla Matrötet och den andra delen af besättning i ordning och skick, så Jag litade mer på honom, än den som skulle vara 1:a man näst mig. Genom att ha hvad man kallar blick för hvad som behöfde göras satte han fart i gastarna utan allt obehöfligt prat, som den andra skulle ha om någonting skulle göras.

1892 i Juni 21 . War jag in till Barbados der fick jag litet proviant och vatten samt köpte 60 ton balaststen, då jag antog att den kunde bli dyrare i Mobil, och den sandbalast som jag haft med, var ej passlig under trälast, för att ej få oklara pumpar. Man bör ankra så nära man kan in under land, ty det är tvärdjupt. Wi fick en hård by en dag der, så fartyget började drifva, kätting måste ju stickas ut en stor hop innan vi fick stopp på driften. När vi skulle segla måste ta hjälp från land att få upp ankaret, ett styft arbete och landhjälpen måste lemna oss långt före än vi fick ankaret opp, då vi kom för långt från ön. Sedan vi fått upp ankaret var att sätta alla klutar till och segla förbi Martiniq och genom Caraibiska hafvet förbi Jamaika , Cuba in i Mexiko- Viken till Mobil dit vi 1892 i början af Juli anlände.

Huru eller på hvilket sätt vi blefvo af med balasten minnes jag ej , men att vi togo in 20 ton sten ytterligare. Då inget förbehåll hade gjorts i Charterparty huru stora och grofva timmer eller bjelkar fick tagas in, det brukar stå att endast sådana bjelkar få skeppas som kunna bekvämt gå genom fartygets portar. När ej sådant förbehåll gjorts, måste jag ytterligare hugga upp dem öfver 30 tum i fyrkant, hade förut ökat ut dem öfver 24 tum. Detta försvagade fartyget i bogen betydligt, 2 st

sådana hål i undre och 2 i öfre rummet. Fick man bjelkar af sådana dimensioner och 60 till 70 fots längd var ej godt att handskas med dem .

Det hände nog att vi voro tillsammans med Norrmän Drammen och Claussen's och att vi voro opp till Apache Indianernas läger, der de underhöllos. Ca 500 st inclusiv kvinnor (Sqaws) och barn, der de hade sina skolor för att göra siviliserat folk af barnen "Mont Vernon". Clausen's hade en på den tiden större ångare. Det var något ovanligt att se sådana lasta trä och bjelkar, då de måste ta hvarenda bit öfver rälingen och ej begagna ångvinchar. Jag tror knappast vi hade undre rummet fullt, då vi måste ge oss av ner till redden och börja med lastning der hvartefter som vi fick timmer.

Omkring midten af September 1892 blefvo segelklara och afseglade. Styrman Ulin, som var en stor fiskare upptäckte att vi hade stora massor af småfisk som följde oss under fartyget , de voro stora som större ansjovis. Han stälde till med en blänkande knappnålskrok på en svart tråd och en pinne som metspö, så drog han upp så fort han kunde, fisk på fisk. Som han ej hade någon hulring på kroken så slapp han besväret att ta fisken af kroken, det sörjde den för sjelf. På det viset fick vi opp stora partier med fisk och när det gick så lätt blef det flera fiskaramatörer, som hjälpte till att få upp dem. Egendomligt nog följde stimmet och förminskades ej mer än en veckas tid till vi kommo ut i Florida strömmen , der vattnet blef oklart och möjligen varmare, försvunno de. Emellertid hade vi haft färsk god fisk på vårt bord hela långa tiden.

Vi kommo så småningom förbi Florida i Golfströmmen och der gick det nog så fort, sak samma om det är god vind mot eller skillt. Men Norr om Florida och Bermudas, började stormar och sjögång, som Sally ej kunde hålla tätt. Nog gick det bra så länge Windpumpen slamra och gick och drog ut det mesta af vattnet men kom den i olag och besättningen skulle dra ut vattnet med de andra pumparne , då var det ej bra, och jag hörde när resan var öfver, att det varit öfverläggning att tvinga mig att söka närmaste hamn. Det der Mehede till 1:a Styrman och Timmerman skulle nog ej sagt ett smack deremot , men lycka var att 2:e Styrman viste sätta sig i respect. Finn Stewerten var också en duktig karl och var på mitt bästa. Folket och vi aktergardet fick god lagad mat, färskt bröd , det var detsamma hvilket väder som helst, och det gick ej mera åt för det, han förstod att ta vara på det som ej gick åt vid måltiderna och laga om det i en annan anrättning.

Som ett bevis på 1:e Styrmans oeffterättlighet må nämnas , att han vid vaktombyte på en natt då vi seglade för en frisk vind från B-bords låring, lät den förut omtalade plåtslagarmatrosen, som han för öfrigt aldrig torde säga något åt, och som då hade första rortörn. stå och sofva, så han körde fartyget genom vind, så att vi fick vind förifrån och back i alla segel. Jag hörde oväsende sprang ut och fan alt på detta vis. Styrman viste ej huru han skulle få fartyget rätt igen, han hade väl såfvit sjelf. Då det blåste friskt, var det ej så lätt komma till kurs igen. Storseglet kunde vi ej med all makt få upp då det låg hårdt back mot riggen, tillsist efter mer än 1/2 timmes extra arbete fick jag fartyget på rätt kurs igen. På det viset hade vi kunnat segla riggen öfverbord, eller bräckt rodret och då hade vi legat redlösa.

Vi skulle sedan ha en dust med stormarne i Atlanten i närheten af Azorerna, men jag var wuxen den hvartefter vinden drog sig från Westlig Nordöfver föll jag undan för densamma , så jag höll alltid vinden från aktern. Jag viste att Centrum af Cyklon skulle passera Norr om mig, förde Undre Märssegel och full fock hade oljepåsar. Vågdämpare på kran bjelkarne. Nog gick sjön in öfver rälingarne på båda sidor, men vi gingo fria från brottsjöar. Till sist kommo vi C:a 6 streck från vår rätta kurs, men jag lät det basa och efterhand fingo vi vackrare väder. Efter ett par dagar hade hela stormen passerat, vi fick vinden så att vi kunde styra vår kurs igen och sätta våra segel.

Något dygn derefter kommo vi in bland en hop af vrakgods, bjelkar, målade bräder och dylik, så det var att akta sig att man ej fick en bjelkända genom öfre bogportarne . Det var ett bevis att någon hade haft det svårare af stormen än vi. Fartygets läcka förökades och jag kunde tillsist ej få ro att såfva om jag ej hörde i sömnen Windpumpens slammer, så snart den stadnade måste jag upp, höra

efter felet och vaknade. Till sist kommo vi då upp under Irland och tänkte jag in till Qweenstown och göra haveri , lossa lasten och reparera, men komna upp derunder blåste det hårdt emot, men jag hade streck att ligga på i Snt Georgs Chanel hvarför det blef att ligga på.

Dagen derpå kommo vi upp under Irland till Fyrskipp i kanalen, fick sigte på en bogserbåt från Liverpool. Jag lät pumpningen upphöra . Tuggen kom långsidan och jag gjorde upp med den för bogsering och dockning i Liverpool för 32 Pund. Hade pumparna varit i gång och han anar att fartgyet läkt, så hade han minst velat ha dubbla summan. Det var att få ut kabeln och bogseringen börgade. Vindpumpen sattes i gång igen. Seglen fastgjordes, och på afton ankrade utanför dockan i Liverpool.

1892 den 25 nov. Fick genast 6 man från land som aflöste besättningen vid pumpningen och höll läns under natten. Kl 4 nästa morgon hade vi högt vatten. Lots och ångbåt för att docka. En misserabel morgon, regn och blåst. Styrman Ulin och besättningen lättade ankaret, då 1:e Styrman kommer upp på backen, tjockt påluddad, så han var nästan orörlig. Några af hans goda vänner bland besättningen , som han mest hade fjäskat för, föste honom när på däck, sa att han intet hade något att göra der, bara gick i vägen. Så kommo vi till sist in till Lossningsplatsen. Men några af besättning, så kallade pierjumpers voro vana att hoppa i land redan vid docksporten, försvuno med runnarne. Det gjorde oss intet, vi voro folk nog ändå, och de fingo sjelfva betala därför.

Sedan vi därför voro förtöjda fingo större delen af besättningen afmönstra. De som ej hade så brådt i land stannade någon tid ombord för segeltorkning och frånslagning. När vi fått af däckslasten upphörde läkningen af sig sjelf hvartefter lossningen fortgick, utlossad var fartyget tätt. Under lossningen var att göra sjöförklaring och besigtning. Fartyget beordrades i torrdocka efter utlossning för bottenbesigtning och låg jag i underhandling med Rederiet att få fullgöra det som ålades fartyget medan det stod i torrdockan, men det nekades, hvarföre den dockningen var bortkastade pengar. Efter den tiden fick till vinterlag gå in i Herkulanum dockan. Alla af besättning afmönstrade . Endast Styrman Ulin och jag sågo om fartyget. Då fragterna voro dåliga voro flera stora ångbåtar der upplagda. Huru det än är, bör fartygen ändå segla med dåliga fragter, när man inte kan komma hem och lägga opp, der det ej blir så dyrt. Ty skall man ha dryga dockspengar och andra utgifter att betala, då kan man likaså gerna segla och lägga dessa utgifter till, om det ej går ihop. Fartyget blir ändå underhållet om man seglar på längre farvatten och har besättning ombord och man kan möjligen komma i misshugg för någon bättre hemfragt.

Då jag ej fick några order om hvad skulle göras var ej annat än ta det med ro. Det enda man kunde vara att göra, ta in balast, segla till Göteborg, och lägga upp. hem kunde man ju ej komma på vintern. Wi blefvo alltså kvarliggande der till slutet av mars 1893. Min hustru hade just inga bekantskaper i land annat än Pastor HedÈns, der hon ibland helsade på i synnerhet vid jultiden. Det var ju långsamt för mig att ej ha något att göra.

I Februari företog jag en resa hem och var hemma Ca 3 veckor. Under tiden var hufvudredaren upp till Hernösand i mitt sällskap till Assuransen, der åtskilligt för fartygets vidkommande uträttades.

P.A. Westman & CO hade kommit i svårigheter genom vanskötsel och legat i konkursadministration ett års tid. Ett acord hade bjudits och 55 % hade antagits, i galenskapen, 30 % hade varit tillräckligt, men då ingen borgen hade kunnat anskaffas, hade man endast väntat på min hemkomst, för att få mig i fällan, att öfverta acordsborgen och affären. Jag lät till sist öfvertala mig att öfvertaga acorden och affären, som förut var förstörd och lagret utätet. På öfver ett år hade det ej blifvit något påfyldt. Alt fast och löst skrefs på mig. Det första var intecknat högt öfver skorsten och deri var jag den sista för 3000. Det var ej någon förhoppning att få något af dessa pengar åter, men för att min Svärfars aktade namn ej skulle dragas in i en eländig konkurs, så antog jag förslaget. Hade jag haft en aning om hvilket obehag det skulle gå ut öfver mig och min hustru hade jag ej gått in derpå. .

Sömlösa nätter, oro om dagarna, beskyllningar af släktingar för att jag röfvat från dem och störtat dem i förderfvet och till sist måste jag skilja förra innehafvaren i från affären och mig. Jag fick säga upp min plats på fartyget och Resa tillbaks. På vägen uppehöll jag mig en dag i Stockholm, träffade der en af delegarne, som egde 2/5 i fartyget, fick ovet för att fartyget ej låg upplagt i Göteborg, som han förordnat, och att jag hade min hustru ombord - jag brydde mig ej om hans tal, om han var vid förståndet då kan jag ej säga, men han mista det sedan och all hans rikedom förskingrad. ~ret derpå köpte han större delen af fartyget tillsammans med den blifvande Kapten och de fingo sätta till 20.000 utom köpeskillingen. Några år derefter blef fartyget borta med man och alt.

På min resa tillbaks till Liverpool via Göteborg tog jag en bekant Kapten med mig . Han skulle segla Fartyget till Göteborg , då jag ej hade tid dertill. Wi togo därför 2:dra klass biljett med Wilson-liniens båt Orlando för Hull. Som vi endast voro något dussintal 1:a och 2:dra klassare slogs vi ihop till ett backlag vid Middagsbordet, der Kapten (Watson) presiderade, som brukligt är i Engelska båtar, der han skär, fördelar ut roastbiffen och plumpuddingen. Wi voro flera Nationers passagerare. Under tiden underhölls wi af Capten Watson, huru stort och mäktigt England var, dess flotta underkufvat och underlagt sig större delen af alla land på jorden och aldrig förlorat ett slag (Never loast a battle) , hvilka stora män England haft, Wellington, Lord Nelson m.fl. Mycket intressant bordsconversations för oss af andra nationer ! Det var äkligt att höra skrytet.

Till Liverpool från Hull ca 6 tim Järnväg. Min hustru var missbelåten och bedröfvad med resultatet af min resa och hade liksom en förkänning af huru det skulle bli, hat och tvädräkt familjerna emellan, då jag handlat med afsigt att göra väl och ställa allt tillrätta. Wi fingo erfara att hon hade rätt och att det ej stod i min förmåga och mina små tillgångar, att upprätta vad som var omöjligt och obotligt.

Familjeförhållande hör ej hit.

Wi packade ned hvad vi kunde föra med oss, då fartyget skulle till Göteborg , så lät vi en större del af våra tillhörigheter följa fartyget för att sedan få det hem. Men som det hände fick vi en del som intet hörde oss till och en del stannade i Göteborg eller i fartyget.

Efter vi gjort oss klara i Liverpool och installerat Kapten reste vi via Hull till Göteborg var der en eller par dagar. Reste med Bergslagsbanan till Fahlköping, inväntade der Nattsnälltåget på stambanan , tog vägen öfver Örebro, Sala, Storvik, Ockelbo, Kilafors, S-hamn, dit vi anlände 30 Mars 1893 kl 11 eft.Middagen. Wi hade då suttit och åkt på Jernvägen i 26 timmar.

Här slutar våra Resor.