

Bilaga.

A F C H A P M A N

*Fullriggaren som blev
vandrарhem*

Den moderne stockholmare tänker kanske inte så ofta på att han bor i en hamnstad. Han kan beundra utsikten över inloppet från Katarinahissen eller Fåfången, och från de höga broarna kan han konstatera, att Mälaren är bra vacker. Men hamnen och sjöfarten är inte längre något väsentligt inslag i stadens yttre liv. Vad som händer i den avlägset belägna och väl inhägnade Frihamnen är det inte många som har reda på. Det inre hamnområdet, både Skeppsbron, Stadsgården och Mälarstränderna, verkar i regel en smula ödsligt och övergivet; det är glest mellan båtarna, och lyftkranarna pekar förstrött mot himlen. De vita skärgårdsbåtarna är visserligen en karakteristisk och vacker detalj i stadsbilden. Ett flottbesök eller en stor turistångare på Strömmen är fortfarande stora evenemang för stockholmarna. Men den dagliga kontakten med oceangående ångare, det liv och den rörelse, som brukar prägla de verkliga sjöstädernas hamnområden, saknas alldeles i det utefter stränderna stillsamt värdiga Stockholm.

Annat var det förr i tiden. Man kan ta en bild som den här reproducerade, en utsikt över Skeppsbron från 1860-talets sista år. Tätt intill varandra ligger fartygen med bogspröten pekande in över kajen. Solen lyser på seglen, som hissats för tork efter ett regnväder. Master, rår och segel bildar en skog så tät, att den helt döljer Södersiluetten. Någon invänder, att konstnären kanske överdrivit. En fotografi från Mosebacke år 1864 ger oss emellertid samma bild av de tätt liggande fartygen längs Skeppsbron. Men här ser man dessutom skeppen ute på redan och vid Stadsgården. Dessa båda bilder är ändock från en tid, då Stockholm i konkurrens med Göteborg och Gävle började sacka efter som hamnstad. Ända fram till mitten av 1840-talet var Stockholms segelflotta störst i landet i fråga om både antal och lästetal. Men därefter krympte huvudstadens segelflotta successivt, medan Göteborgs hastigt växte. Trots den allt hårdare konkurrensen med de maskindrivna fartygen höll sig dock segelskeppen kvar märkvärdigt länge, särskilt när det gällde fraktfart

på långa distanser. Vid sekelskiftet 1900 räknade Stockholms segelflotta 27 skepp och minskade sedan på femton år till 20. Under första världskriget upplevde segelfartygen på nytt en kort blomstring, och vid krigets slut hade staden 41 skepp om cirka 10,400 ton (uppgifterna ur Börjeson, Stockholms segelsjöfart, Stockholm 1932).

Men därmed var segelfartygens långa, stolta historia slut. Efter kriget var segelskeppen inte längre konkurrensdugliga. Bristen på segelkunnigt manskap, åttatimmarslagen och andra ekonomiska faktorer gjorde sitt till. De få skepp, som ännu fanns kvar i landet, användes ofta som skolskepp, även av ekonomiska skäl. Redan 1925 hade huvudstadens segelflotta sjunkit till 7 skepp om tillsammans 658 ton.

De gamla segelfartygen har försvunnit från våra kuster på fantastiskt kort tid, och i olikhet mot nästan alla andra kulturminnen från äldre tid har de i regel inte heller kunnat bevaras musealt. Där spelar naturligtvis ekonomien in. Varje båtägare vet, att en båt är dyr i underhåll. För fartyg springer kostnaderna upp till stora belopp, i synnerhet om de är gamla och har en stor och dyrbar rigg. Sjöfartsmuseerna har också oftast nöjt sig med att bevara detaljer av inredning och utrustning samt modeller. Men en modell, hur dyrbar och in i minsta skivgatt detaljriktig den än kan vara, är dock ett surrogat, som aldrig helt kan ersätta originalet. Därför har under senare år allt starkare önskemål framkommit om att några verkliga segelskepp borde bevaras för framtiden, innan det blev definitivt för sent. Pionjären blev sjöstadens Gävle, som år 1936 förvärvade och iståndsatte briggen Gerda, byggd i Gävle år 1869 och kanske mest känd från den tid, då hon seglade för en redare i Pataholm. Den är typisk för de mindre lastfartyg som seglade i Östersjö- och Nordsjöfart men knappast var avsedda för längre expeditioner.

Sedan kom turen till skeppsgossefartyget Najaden, som år 1946 låg i Torekov för att huggas upp. Tack vare några intresserade donatorer och ett anslag från Halmstads stadsfullmäktige räddades den vackra fullriggaren. Den ligger nu i Halmstads hamn »för att minna om en stor epok i svensk historia». Den är för övrigt inte bara ett museiföremål utan användes också som sommarservering och som fritidslokal för ungdom. I Norge finns Nansens för polar-expeditioner byggda, maskindrivna Fram, i Köpenhamn har man bevarat fregatten Jylland, ett krigsskepp byggt år 1860, som nu användes som logement för skolresebarn. I London ligger fullriggaren Cutty Sark, liten och extrem i linjerna, ett av de berömda, snabbseglande klipperskeppen byggt 1869. Den mest namnkunniga av de seglare som bevarats är Lord Nelsons flaggskepp vid Trafalgar, linjeskeppet Victory, som ligger i torrdocka i Portsmouth. Men därmed är listan på musealt bevarade segelskepp praktiskt taget slut, åtminstone vad Europa beträffar. Någon enda stor fullriggare av den typ, som seglade i fraktfart på de sju haven, finns mig veterligt inte bland dem — örlogsfartygen dominerar som synes. Cutty Sark tillhör en specialtyp, konstruerad för att möta den allt hårdare konkurrensen från ångfartygen. Briggen Gerda har aldrig varit långtradare.



Utsikt över Skeppsbron från Mosebacke.

Foto J. Osti 1861.

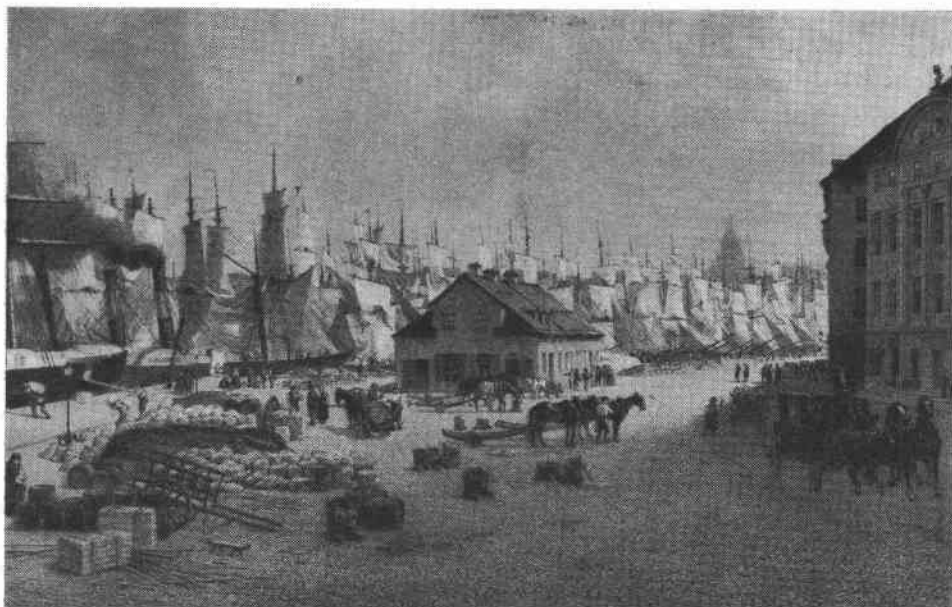
STOCKHOLMS STAD FÖRVÄRVAR AF CHAPMAN.

Vi stockholmare har vant oss att ha ett uttjänt segelskepp förtöjt på Strömmen. Först låg där länge den gamla världsomseglande fregatten *Vanadis*, som ännu i sitt stympade och ombyggda skick var ett dekorativt inslag i stadsbilden. Efter dess upphuggning fick vi *af Chapman*, vit och vacker i linjerna och med en rigg, som gav åtminstone den osakkunnige illusioner. Så kom den dag, då även dess tid som logementsfartyg var ute. Någon gång på våren 1946 ryktades det, att *af Chapman* föreslagits till utrangering och försäljning. Efter beredskapens upphävande och sedan underofficersskolan flyttat till Berga, fyllde båten inte längre något behov som logementsfartyg. Skeppet ansågs inte heller ur marinens synpunkt ha så stort musealt värde, att det motiverade dess bevarande, i all synnerhet som underhållskostnaderna var betydande.

Chapman var nämligen inte ursprungligen byggt för flottan utan som lastfartyg, och åldern var inte heller särskilt imponerande. Men ändå var det många, även bland flottans män, som reagerade mot att *af Chapman* skulle förvandlas till skrot. Olika projekt togs upp och förkastades. En för saken intresserad tjänsteman i Marinförvaltningen satte sig i förbindelse med Hamnstyrelsen och frågade, om Stockholms stad kunde tänkas vilja ta hand om *af Chapman*. Därifrån gick frågan vidare till Stadsmuseet. Efter vad ovan

sagts om beståndet av gamla skepp, är det självklart, att af Chapman ur Stadsmuseets synpunkt måste anses ha ett betydande kulturhistoriskt värde, något som också bestyrktes av Sjöhistoriska museets chef. Därtill kom, att skeppet redan var ett traditionsrikt och tilltalande inslag i Stockholms stadsbild. Därmed var dock inte det viktigaste problemet löst, det ekonomiska. Vad skulle skeppet kosta i förvärv, underhåll och drift? Inköpspriset var knappast avskräckande: 5,000 kronor, bestämde kungl. maj:t. Chapman var faktiskt billigare än en folkbåt! Men det uppgavs samtidigt, att underhållskostnaderna kunde beräknas till bortåt 20,000 kronor om året. Barlasten, som sedan några år utgjordes av sand i ruttnande träbingar, måste snarast bytas ut, och det skulle bli en dyr historia. Summerades detta och en del annat ihop, blev resultatet faktiskt nedslående. Det kunde knappast försvaras ur ekonomisk synpunkt att bevara skeppet enbart som ett museiföremål. Men kunde det inte få någon lämplig praktisk användning? Tanken på ett vandrarhem låg nära till. Vandrarhemsfrågan i Stockholm var sedan länge olöst. En motionär i stadsfullmäktige år 1945 hade påtalat, hur svårt det var för resande ungdom och andra turister med begränsade ekonomiska resurser att få husrum i Stockholm, och hade därför yrkat på att staden snarast skulle iordningställa ett vandrarhem. Men i en tid av allt större markbrist, materialbrist och alla andra slags brister var det inte lätt att göra något åt saken. Här fanns nu en lokal, som hade hyst ett par hundra matrosar, visserligen i hängkojer, och sådana apparater skulle vanliga landkrabbor knappast kunna sköta. Men det skulle säkert vara relativt lätt att reda in logement med fasta kojor på det rymliga trossdäcket. Raden av befälets hytter kunde användas i befintligt skick. Arbetstillstånd behövdes inte för ett fartyg, det skulle inte gå åt mycket material, och tomtmark var alldeles onödig. Vår pionjär och specialist på vandrarhem, Svenska Turistföreningen, visade ett påtagligt intresse för uppslaget. Till raden av de 290 vandrarhemmen landet runt skulle det äntligen kunna bli ett ordentligt vandrarhem i huvudstaden. Det skulle också kunna fylla det önskemål, som Turistföreningen lyckats realisera i så många fall: vandrarhemmet borde inte bara kunna ge turisterna tak över huvudet utan även vara ett intressant, vackert och kulturhistoriskt värdefullt byggnadsminne.

I det avseendet borde af Chapman trots sin ringa ålder kunna hävda sig vid sidan av till och med sådana ess som vandrarhemmen i Glimmingehus, Vadstena och Visby. Saken började utredas, Stockholms stads Idrotts- och Friluftsstyrelse (i fortsättningen skriver jag bara Idrottsstyrelsen) utarbetade planer och kalkyler tillsammans med Turistföreningen och Stadsmuseet. Kalkylerna visade, att det hela skulle bli dyrt, dyrare för varje gång det räknades. 300,000 kronors-gränsen passerades. Kunde man försvara en så hög kapitalinvestering i ett flytande hotell med kanske begränsad livslängd? Experter försäkrade, att skeppet säkert kunde hålla i 25 år, och de blev ännu mera optimistiska, när af Chapman kom upp i torrdocka och presenterade en nästan felfri undervattens kropp. Beräkningar visade också, att det skulle bli betydligt dyrare med ett nybygge på land, per bädd skulle kostnaden bli mer än



Skeppsbron söderut från Slottsbacken.

Litografi av C. J. Billmark, 1860-talet.

dubbelt så stor. Även om man använde någon gammal byggnad och nyinredde den för ändamålet, skulle priset bli högre: 3,600 kronor per bädd mot 2,250 på Chapman. Därmed syntes det även ur ekonomisk synpunkt vara motiverat att använda fartyget som vandrarhem, fastän underhållskostnaderna skulle bli högre än för ett hus på land. Och vad som var inte minst viktigt: det flytande vandrarhemmet skulle kunna iordningställas omgående, vilket vore omöjligt för ett vandrarhem på landbacken.

Det finns ingen anledning att skildra de många och långa utredningarna, underhandlingarna med olika myndigheter, svårigheterna att finna en lämplig förtöjningsplats m. m. Slutet blev, att stadsfullmäktige den 16 juni 1947 beviljade Stadsmuseet 5,000 kronor för att köpa af Chapman och Idrottsstyrelsen 350,000 kronor för att iordningställa skeppet till vandrarhem. Samtidigt godkändes ett avtal med Turistföreningen att få disponera fartyget hyresfritt under 20 år. Staden skall svara för det yttre underhållet, medan föreningen skall stå för driftkostnaderna. Dessutom har föreningen anskaffat inventarierna, varvid Fonden för friluftslivets främjande lämnat ett anslag av 100,000 kronor.

Efter utarbetandet av ritningar, infordrande av anbud etc. igångsattes arbetet våren 1948, och ett år senare inviges vandrarhemmet Chapman söndagen den 24 april 1949. Skeppet har fått den bästa tänkbara placering ur både utseende- och förläggningssynpunkt, vid västra stranden av Skeppsholmen. Detta

har kunnat ske tack vare det intresse, som marinens myndigheter visat för saken, främst befälhavande amiralen för Ostkustens marindistrikt personligen. Låtom oss hoppas, att de skaror av vandrarehemsgäster, som söker sig hit, skall visa sig värdiga den stora förmånen att få bo på en så traditionsrik, central och vacker plats som Skeppsholmen.

DATA OCH BESKRIVNING.¹

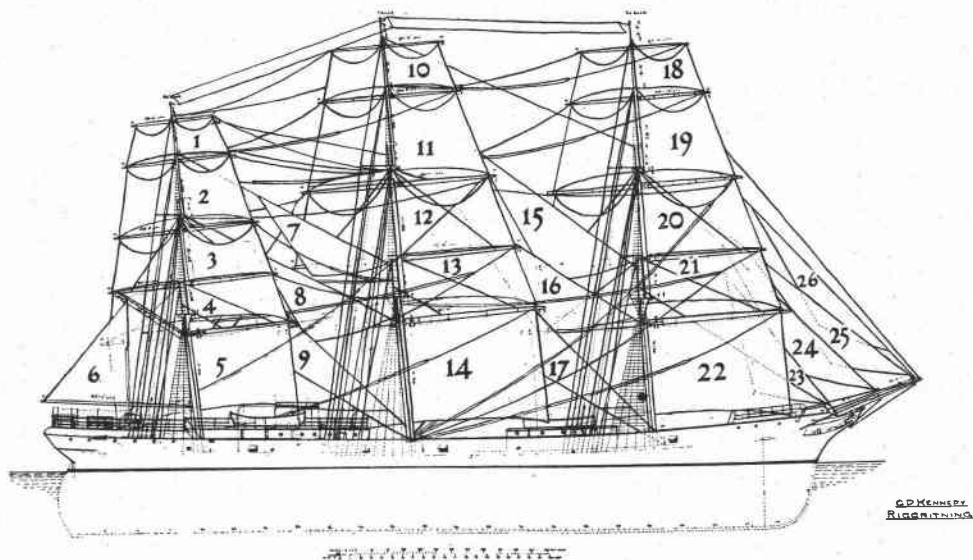
Ursprungligen tillhörde af Chapman ett irländskt rederi R. Martin & Co i Dublin och hette då Dunboyne. Det är av järn och byggt 1888 av Whitehaven Ship Building Co i Whitehaven, en liten stad i nordvästra England nära skotska gränsen. År 1909 såldes Dunboyne till den norske redaren Leif Gundersen i Porsgrund. Denne sålde i sin tur fartyget till Emil Knutsen i Lillesand i början av första världskriget. Därefter kom det i svensk ägo. Den 30 juli 1915 köptes fartyget av Rederi A.-B. Transatlantic för 8,300 pund och fick namnet G. D. Kennedy. I november 1923 förvärvades det av flottan för 128,000 kronor och erhöll därefter sitt nuvarande namn, af Chapman. Som nybyggt mätte skeppet 1,425 brutto och 1,380 netto registerton, engelsk mätning. Efter 1915 var motsvarande siffror 1,492,78 och 1,354,96, svensk mätning. Fartygets längd är 78,3 m över allt (i vattenlinjen 71,10 m) och största bredden är 11,44 m.

Till sin typ är af Chapman ett tremastat skepp eller en fullriggare, d. v. s. den har råsegel på alla masterna. Detta var den vanligaste riggen på de större och bättre segelskeppen under 1800-talets sista hälft och i början av 1900-talet, vilka med endast vindens hjälp ombesörjde varutransporter över världshaven. De allra största skeppen var vanligen fyrmastade, men den tremastade fullriggaren har alltid ansetts som det klassiska segelskeppet. af Chapman är en av världens sista representanter för dessa seglande handelsfartyg, och som sådant sätter det punkt för en utveckling, som är lika gammal som hela vår kultur.

Längst förut på fartyget är ett upphöjt parti, som kallas back, och längst akterut ett annat upphöjt däck, kallat halvdäck eller efter engelska poop. Inom marinen användes även benämningen hyttan. Under backen finns enklare förrådsrum, och här har även ankarspelet sin plats. Under halvdäcket ligger befälhavarens salong och hytt samt styrmännens hytter. Besättningen bodde i de båda husen på däck, där också köket, kabyssen, låg i det främre huset. Ovanpå det aktra av de båda däckshusen är navigationshytten och ett rum, som begagnats för trådlös telegrafi. Taket på detta däckshus har varit kommandobrygga och hade en smal gångbro som förbindelse med halvdäcket.

Masterna benämnes förifrån: fockmast, stormast och kryssmast. Varje mast består av tre delar, undermast av järn, där ovanför märsstäng och bramstäng,

¹ Detta avsnitt är utarbetat av konservatorn vid Sjöhistoriska museet, sjökapt. Sam Svensson, vilken också granskat korrekturet ur sjöhistorisk synpunkt.



Riggritning till G. D. Kennedy, med de olika seglen numrerade.

| Kryssmasten. | Stormasten. | Fockmasten. |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1. Kryssröjel. | 10. Storröjel. | 18. Förröjel. |
| 2. Kryssbramsegel. | 11. Storbramsegel. | 19. Förbramsegel. |
| 3. Kryssövremärssegel. | 12. Storövremärssegel. | 20. Förövremärssegel. |
| 4. Kryssundremärssegel. | 13. Storundremärssegel. | 21. Förundremärssegel. |
| 5. Begin. | 14. Storsegel. | 22. Fock. |
| 6. Mesan. | 15. Storbramstagssegel. | 23. Förstängstagssegel. |
| 7. Kryssbramstagssegel. | 16. Stormellanstagssegel. | 24. Inre klyvare. |
| 8. Kryssmellanstagssegel. | 17. Storstängstagssegel. | 25. Yttre klyvare. |
| 9. Krysstängstagssegel. | | 26. Jagare. |

På den modell av G. D. Kennedy, som utställs ombord och som tillverkats av skeppstimmermannen C. A. Olsson-Back 1921, har skeppet ytterligare ett segel på varje mast, s. k. skajsel. Skeppet har dock aldrig fört flera segel än vad ritningen visar.

båda av trä. Stormasten är 41,6 m hög från däck till flaggknappen. Den halvmånformiga plattformen vid foten av märsstängen kallas märs och motsvarande anordning vid foten av bramstängen bramsalning. De nedersta rårna benämnes kollektivt underrår, de mellersta märsrår och de översta bramrår. Mellan underråarna och märsrårna hade de nu borttagna undre märsrårna sin plats, och ovanför bramrårna satt röjlerårna. Varje rår namngavs även efter sin mast: förmärsrår, storbramrår o. s. v. De tre underråarna kallas särskilt fockrår, storår och beginrår. Storår är 25,7 m lång och sitter 12,4 m över däck. Längst förut sitter bogsprötet, som uppbär en del av fockmastens tackling. Längst

akterut, i huvudhöjd ovanför halvdäcket finns mesanbommen och därovanför i sned ställning mesangaffeln.

Masterna stötts av den stående riggen, som är fullständig och ursprunglig. Ställinorna i långskeppsriktningen benämnes stag och de som stöttar masterna åt sidorna vant. Dessa är försedda med repstegar, vevlingar. Dessutom stötts masternas övre delar av barduner, som leder ner till däcket akter om vanten. Vanten och bardunerna är ansatta med grova vantskruvar till fartygs-sidan. Skeppet har numera inga segel, och allt s. k. löpande gods, fall, brassar, skot etc., har tagits bort. Rårna hålles nu i sitt läge av fasta wires, som alltså ersätter de s. k. brassarna.

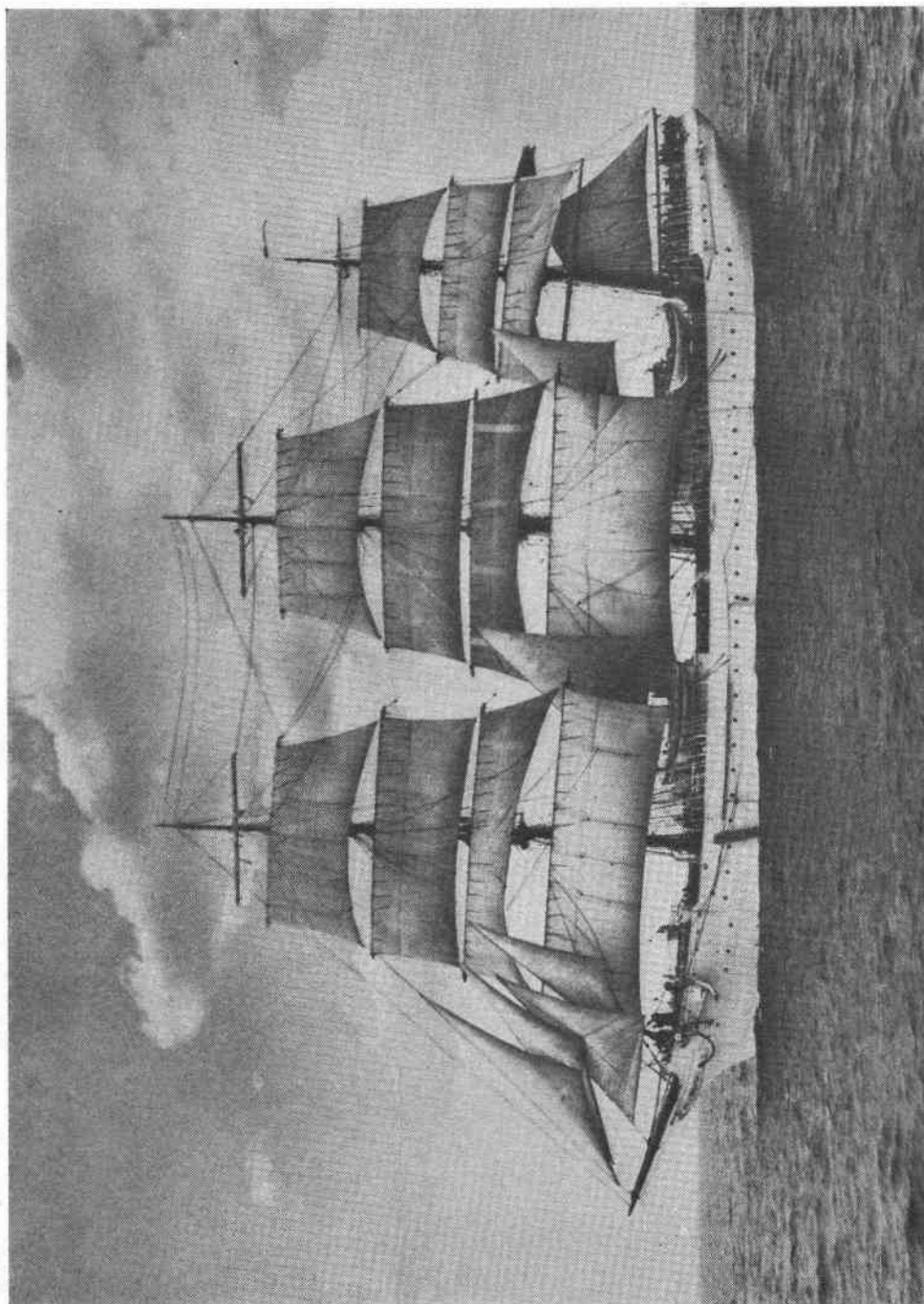
UNDER TRANSATLANTICS FLAGG.

När Dunboyne köptes av Transatlantic, var det för att användas som skol-skepp för utbildande av befäl till handelsflottan, i första hand naturligtvis till det egna rederiet. Utbildningen skulle räcka i cirka två år och omfatta även teoretisk undervisning enligt Navigationsskolornas kurser för styrmans-examen. Befälhavare under hela den tid skeppet gick i Transatlantics tjänst var kapten R. Bergendahl. Han hade tidigare deltagit i en del polarexpeditioner, bland andra antarktiska undsättningsexpeditionen efter Otto Norden-skjöld 1903, och givit namn åt en udde på Grönland, Kap Bergendahl.

Namnet G. D. Kennedy fick skeppet efter en känd göteborgsredare och kommunalman Douglas Kennedy (1852—1916). Han var bland annat chef för det numera försvunna Gamla Varvet; Skeppsbron och Nya Strandgatan ligger nu på dess plats. Han var en av stiftarna i Rederiab. Transatlantic och dess förste styrelseordförande.

Sin första resa under svensk flagg anträdde G. D. Kennedy den 19 augusti 1915, då det lämnade Göteborg för att lasta trä i Sundsvall. Därefter anträdde den första långresan till Sydafrika, Australien, Sydamerika och via England åter till Göteborg. I Buenos Aires hade Kennedy intagit full last av linfrö. Men på återresan prejades fartyget av en engelsk kryssare och infördes till Lerwick den 23 augusti 1916. Hela lasten beslagtogs av engelsmännen, och hemresan till Göteborg anträdde först den 26 oktober. Innan hemstaden nåddes den 11 november 1916, hann Kennedy även stoppas av en tysk u-båt, som emellertid lät det barlastade fartyget fortsätta.

Nästa långresa började i april 1917, då färden via Bergen gick till Baltimore, New York, Delagoa Bay i Portugisiska Östafrika samt Bombay. Under återresan till New York inträffade flera sjukdomsfall bland både besättning och elever. När New York anlöttes den 24 september 1918, konstaterades att det salta köttet var av dålig kvalitet, till och med delvis ruttet. En styrman befanns lida av beri-beri, en bristsjukdom besläktad med skörbjugg. I New York började spanska sjukan härja. Den 7 oktober var 29 man sjukskrivna, och fartyget isolerades. De följande dagarna måste några av de svårast sjuka



Örningskeppet af Chapman under segel.

föras till sjukhus, och där avled den 18 oktober de båda eleverna Svedberg och Töpel.

Hemresan till Göteborg, som anträdde den 20 december 1918, blev mycket svår. Nästan hela resan rådde full storm med överbrytande sjö och häftiga snöbyar. Natten till den 3 januari 1919 spolades konstapeln Löfvendahl överbord. Under resan hände flera andra olyckor. En sjö krossade babords livbåt, jollen och giggen, ramponerade bryggräcket samt tog med sig en kompass med stativ. Livbojar spolades också överbord, och ett märssigel blåste sönder. En gång slog åskan ned i den trådlösa och brände av antennen — elden flög om örnen på rorsmännen. En dag råkade en del av lasten i drift och måste stuvras om. Några höns spolades överbord, varefter hönsburen måste placeras under däck. I slutet av januari, då man låg utanför norska kusten, krossades grishuset, men dess värdefulla innehåll räddades i sista minuten. Tidvis låg nästan hela den ordinarie besättningen sjuk i spanskan, men de unga eleverna visade sig kunna klara arbetet på egen hand trots det hårda vädret.

Den 1 februari 1919 ankrade Kennedy på Haugesunds redd, och tio dagar senare avslutades denna svåra resa i Göteborg.

Under de följande månaderna genomgick fartyget en grundlig ombyggnad på Eriksbergs varv. Riggen förnyades delvis, det aktra däckshuset med navigationshytt, kommandobrygga och logement för 16 elever m. m. byggdes. Den nuvarande salongsinredningen i mahogny tillkom, liksom de eleganta möblerna i chippendalestil, som ritats av arkitekten Sven H. Lundgren. Den gamla salongsinredningen tillvaratogs och är numera återuppsatt i Henriksbergs restaurant i Göteborg, som också har en kopia av den nuvarande salongen.

I juli 1919 var Kennedy åter segelklar. Via Fredrikstad gick färden till Melbourne över Godahoppsudden. Från denna resa har en av de forna eleverna, kapten K. E. Ekman, lämnat en livfull skildring, ur vilken följande rader citeras. De ger ett begrepp om det växlande livet under en långfärd:

»Naturligtvis hade vi en bättre linjefest, när ekvatorn passerades, men dylika tillställningar har beskrivits alltför många gånger. Vare nog sagt, att vi tvålades in över hela överkroppen med riktig trätjära, barberades med ruttna ägg och sågspån, vartill kom en energisnaps av ren maskinolja. Dopattesten hänger nu i mitt rum som ett av mina dyrbaraste minnen.

Från ekvatorn gick kursen snett över Sydatlanten till Argentinas kust. Långa, härliga veckor av skön värme, svaga vindar och i havet ett djurliv, som man aldrig hinner se från en ångare. Under denna tid bröt sången fram. Vi var rätt många icke så oövna sångare, som fylkade oss kring den outtröttlige Pajsaren. Det var rent märkvärdigt, så många bitar vi kunde efter en liten tids övning. Ett alltid lika livligt uppskattat inslag var nationalsångerna, som sjöngs i en räkka. Det gjorde vi en gång senare på redde i den engelska örlogshamnen Portland, så att örlogsmatroserna hurrade.

Så småningom fick vi Västanvinden. En natt vräkte den sig över oss. Skutan begravnade hela backen i en sjö, som knäckte backsräcket och spolade flera man ner på förluckan. Det var den gången Fredriksson fastnade mellan ett par stag. Ovanför relingen!



Chapman efter sin sista resa, från Karlskrona till Stockholm, hösten 1937.

Foto Svenska Dagbladet.

Nu var sötebrödsdagarna slut. Rortörnarna blev till en mara. Särskilt när hagelbyarna satte in akterifrån. En natt blev jag faktiskt avundsjuk på en insekt, som av någon outgrundlig anledning fanns vid liv inne i kompassens upplysta och varma nakterhus.

Efter en månads hård segling i Västan hissade vi lotssignalen utanför inloppet till Melbourne. Eftersom vinden var god avböjde lotsen bogserhjälp. Han seglade skutan upp till den inre redden, där han flott manövrerade in henne bland de andra råseglarna och lät ankaret gå. Ett sådant sjömanskap kunde uppskattas på den tiden, och därför hurrade också de andra besättningarna. Ja, det var andra tider. Och det var just tid man hade. Färden från Norge hade tagit tre månader. Nu fick vi ligga ett par dagar till, innan vi bogserades in till kaj för att börja lossningen. Den tog cirka fjorton dagar.

Den sista månaden hade vi huvudsakligen levat på smörgås, konservpotatis och svart kaffe. Betänk då vilken salighet att nu kunna köpa en femkilospåse med persikor för en krona i svenskt mynt! Näja, följderna uteblev inte heller, men härligt var det.»

Aterresan från Melbourne gick via Kap Horn till La Pallice i Frankrike, som anlöptes i maj 1920.

Även de tre följande långresorna, som G. D. Kennedy gjorde under Transatlantics flagg, gick till Australien med last av trävaror och med vete i retur. Sammanlagt seglade fartyget under sina långresor 1915—1923 inte mindre än 199,927 nautiska mil (1 naut. mil = 1,852 m), vilket motsvarar nära tio gånger jorden runt. Någon snabbseglare av samma extrema typ som de s. k. klipperskeppen var Kennedy inte, men hon kunde dock på korta distanser nå upp till 15½ knop. Medelfarten under de sista fyra långresorna uppgick till 5½ knop. Högsta medelfarten, 6,8 knop, gjordes på resa Göteborg—Melbourne 1920 och 1921. Medelfarten på nerresan var i regel 1 knop högre än på hemresan.

I FLOTTANS TJANST.

I samband med att marinen förvärvade af Chapman år 1923 undergick skeppet en ombyggnad, denna gång på Karlskrona örlogsvärv. Tidigare hade det utom befäl, några ordinarie besättningsmän och kökspersonal haft cirka 20 elever nu skulle plats beredas för 200 skeppsgossar. I lastrummet akterut inreddes nu hytter för underbefälet, vilka allttjämt finns kvar, sjukrum etc., medan mellandäck blev skeppsgossarnas förläggingsplats. Samtidigt upptogs de runda fönstren i fartygets sidor. År 1924 gjorde af Chapman sin första expedition under örlogsflagga med kommandörkapten Wester som chef. I regel gick övningsresorna till Lissabon, Medelhavet och Madeira, men man krossade även Atlanten en gång, 1934, då Boston och Västindien anlöptes. Hösten 1937 anträdde af Chapman sin sista resa med Stockholm som destinationsort. Året därpå intog hon 'Vanadis' gamla plats vid Skeppsholmens kaj.

Gösta Selling