

Fred Wachtmeisters min-  
nes anteckningar från sina  
sealinnor med sina svägar  
Gunnar Sattre och Carl  
hårens båtar Rendog-  
rens I och II.

Anteckningarna är senare  
(1974) kompletterade av  
Carl-Johan med en karta  
som visar starten från  
varvet i Fairlie. Där-  
utöver vägs data be-  
kräftande båterna Sport  
och Rendogrens.

En verklig vänskap, som slutade först vid Gunnar Setterwalls död, band oss samman. Vi hade ofantligt många trevliga och minnesrika stunder tillsammans. Förutom samvaron på Särö och vid mina besök i Stockholm m m, så var det väl seglingarna som lämnat de flesta minnena efter sig. Djupt ångrar jag att jag icke förde några anteckningar under alla de många oförgätliga turor vi gjorde med Gunnars båtar. Hade jag så gjort skulle det glatt mig att detaljerat kunna relatera dem.

Före 1910 seglades det mest med vår gemensamma svärfaders båt "Sport", mest söndagsseglingar i trakten av Särö men även till Marstrand, runt Orust och Tjörn osv. Självt var jag dock ej så mycket med på grund av min tjänst.

År 1910 inköptes tvänne båtar från Tyskland, båda ungefär lika stora. Dels en vid namn "Hubertus" som Hakon Wijk köpte i Lübeck och som han, Oswald Westerberg och jag avhämtade i Warremünde och seglade hem, dels "Rendezvous" av Gunnar, som Egmont Westerberg seglade hem. Rendezvous var byggd i England jag tror 1901 av en man vid namn Shepherd (ej säker på stavningen).

På och med Rendezvous hade vi under de närmaste åren ofantligt roligt. Det började redan - förutom småseglatser i Göteborgs skärgård - med en segling från Stockholm i juli 1910. Vår gemensamma svärfader och d:o svåger Gösta samt jag voro Gunnars gäster. Vi seglade förbi Landsort för att fortsätta till Visby men möttes i Östersjön så stark storm att vi fick länsa in till Oxelösund där vi i mörkret höll på att gå på grund om ej lotsar i sista stund räddat oss. Sedan fortsatte vi söderut, först inomskärs, sedan ut i Kalmarsund, angjorde Borgholm och Köpenhamn samt anlände efter en härlig segling till Helsingborg, där vi voro ett par dagar för att den 19 juli deltaga i en nattkappsegling därifrån till Långedrag. Jag minns att det var en mycket lång natt i rätt så hårt väder. Samma sommar voro vi med oss en hel del kappseglingar bl.a. i Marstrand där Göteborgs Segelsällskap firade något jubileum och där det var oerhört mycket folk med Prins Wilhelm och Prinsessan Maria i täten. Det hela slutade med distanssegling Skagens fyrskepp, Trindelns d:o, Långedrag i mycket hårt väder. Två engelsmän hade vi med ombord som gäster, vilka lågo dödssjuka hela vägen vilket ej hindrade dem att dricka champagne och konjak i ett.

Under 1911 endast kortare seglingar för min del. Några dagar under tennisveckan lånade jag Rendezvous och seglade en tur korrut med Greta och Otto Silfverschiöld.

År 1912 var Rendezvous tidigt på försommaren uppe i Stockholm. Jag låg i juni i Uppsala på den s k Taktiska kursen och fick under midsommaren låna Rendezvous och gjorde en trevlig tur i bra väder utåt Dalarö, Furusund och Waxholms.

I mitten av juli gingo de stora Olympiska hästtävlingarna på stadion. Gösta och jag bodde hos Gunnar på Strandvägen och hade vi otroligt roligt i ett härligt väder under en veckas tid, dels tillsammans, dels var för sig. När vi dagen efter sista tävlingarna foro ut till Neglinge och gingo ombord på Rendezvous och sedan kommo ut under segel, kändes det obekvämligt skönt att bara ligga på däck och slöa i ett strålande vackert väder. När vi slörode ner genom Kalmar sund mötte vi tidigt en morgon en stor "pleasure yacht", en yawl som kryssade norr ut under svällande segel, glänsande vita mot det blå havet och med livbåtarna i dävertar. Det hela imponerade mycket på Gunnar och tanken på Rendezvous II föddes då och var realiserad tio månader senare. Vår segling söderut fortsatte, alltjämt under de gynnsammaste förhållanden runt Rügen till Stralsund och vidare till Travemünde, Köpenhamn och hem.

1913 i mars voro Gunnar och jag och besiktigade Rendezvous II på Fife's varv vid Fairlie (c:a 70 km väster om Glasgow), vilket var synnerligen intressant och såg det som var gjort lovande ut - imponerande stort föreföll skrovet.

Så kom hemseglingen, en segling som jag aldrig glömmar. Gunnar och jag reste över med Londonbåten lördagen den 3. maj 1913, voro ett par dagar i London och foro sedan med nattåget först till Glasgow och sedan vidare med bil till Fairlie. När vi åkte nedför sluttningen mot redan och för första gången fick se Rendezvous i sitt rätta element, elegant och skimrande vit blevo vi nära nog mållösa. Fortast möjligt ombord, en ingående inspektion under ledning av en ung ingenjör vid Fife's varv, Mr Balderstone. Så fingo vi höra de sju bohuspojkmarnas upplevelser under den månad de varit ute och deltagit i Rendezvous' riggning o m. Allmän belåtenhet. Allt var ej klart ombord, varför det dröjde några dagar innan vi startade. Dessa dagar användes till besök i Glasgow i och för diverse uppköp. En dag voro vi på besök hos Fife. Vi besökte den idylliska staden, Fife's varv o m. Vi bodde dock och åto ombord. Den 8. på kvällen var allt klart och bogserbåten tog oss på släp ut för Firth of Clyde.

Vi hade emellertid inte varit mer än 15 minuter på väg, då en man ur besättningen hade ett kända in i segelkojen, längst akterut. Han kom upp igen i största hast och ropade att vattnet forade in där redarstocken gick in i skrovet. Vi fingo stopp på bogserbåten och vädra. Stor uppståndelse på varvet. Då det ej fanns någon elip fingo vi gå upp till en plats som hette Sandbank längst upp i fjorden. En väcker plats med många vackra villor och många charmant segelbåtar - Glasgubbornas

sommarnöje. Medan Rendezvous låg på slipen voro vi gäster i deras eleganta klubbhus. Vi gjorde långa promenader i de vackra omgivningarna och beundrade bl a de utomordentligt vackra vilda rodocedronhäckarna längs vägen, två å tre meter höga, då i full blom.

Tisdagen den 13. var allt klart och så startade vi definitivt under bogsering, viftande farväl då vi passerade Fairlie. Vi gingo förbi Holy Island, innanför vilken ö engelska flottan har en förnämlig hamn och sågo vi flera örlogsfartyg på fjorden under övningar. Vid midnatt passerade vi den fruktade ud-den Mull of Kintyre och sågo därifrån fyrar på Irland. Så bar det av norrut och hade vi under några timmar kännning av dyn-ingar från Atlanten. Tidigt på morgonen voro vi vid staden Ob-an. Så började en oförgätlig resa genom Caledonian Canal. Denna kanal går genom trenne avlånga insjöar, förbundna genom tjugonio slussar upp till Inverness. Hela vägen sågo vi den snö-täckta Ben Nevis, Storbritanniens högsta topp. Annars var det landskap som vi passerade omväxlande med höjder, planterade med lövträd, fruktbara dalar och så ovannämnda sjöar (den sista den så mycket i senare tid för sitt "odjur" omtalade Lock-Ness),

Natten mellan den 14. och 15. maj lågo vi vid en plats benämnd Fort William. I arla morgonstund sistnämnda dag startade vi för sista bogsering och voro efter att ha passerat den under-erbart vackra Lock Ness vid middagstiden i Inverness. En trev-lig genuin skotsk stad. Torsdagen den 16. hissade vi segel. Det var ett s.k. trisegel, d.v.s. trekantigt utan bom samt med en storsklyvare som försegel. Alla andra segel, liksom allt löst på däck var väl beslaget och surrat. Livbåtarna lågo upp och ner på däck, den ena över skylightet så det var mörkt i akter-salongen där vi båda hade våra sovkojer. Efter att det i tre veckor blåst ostlig vind blev det natten till vår startdag ren sydväst. För svag sådan i strålände solsken länsade vi utför Morney Firth och passerade Skottlands nordöstligaste udde Kin-aird Head lördagen den 17. kl 6 fm. Sanna vind, något friskare. Fram på fm sågo vi några franska trälare och på en att stort fullriggat skepp långt norrut. Det var allt av liv vi sågo på havet före Skagen. Vinden var som sagt frisk och dagarna men natten till söndag sojade det så att blocken i triseglet dunkade i däckets alldeles ovanför våra huvuden, så sömnen blev i-bland något störd. Hela söndagen samma gynnsamma vind - vi änd-rade för övrigt icke seglens ställning förrän vi passerat Ska-gen - men sjön var grov. Den stora Rendezvous var som ett nöt-skäl på de stora vågorna och nere i en vågdal sågo vi blott två stora vågborg, ett förut och ett akterut, högre än masten (toppstängen var nedtagen).

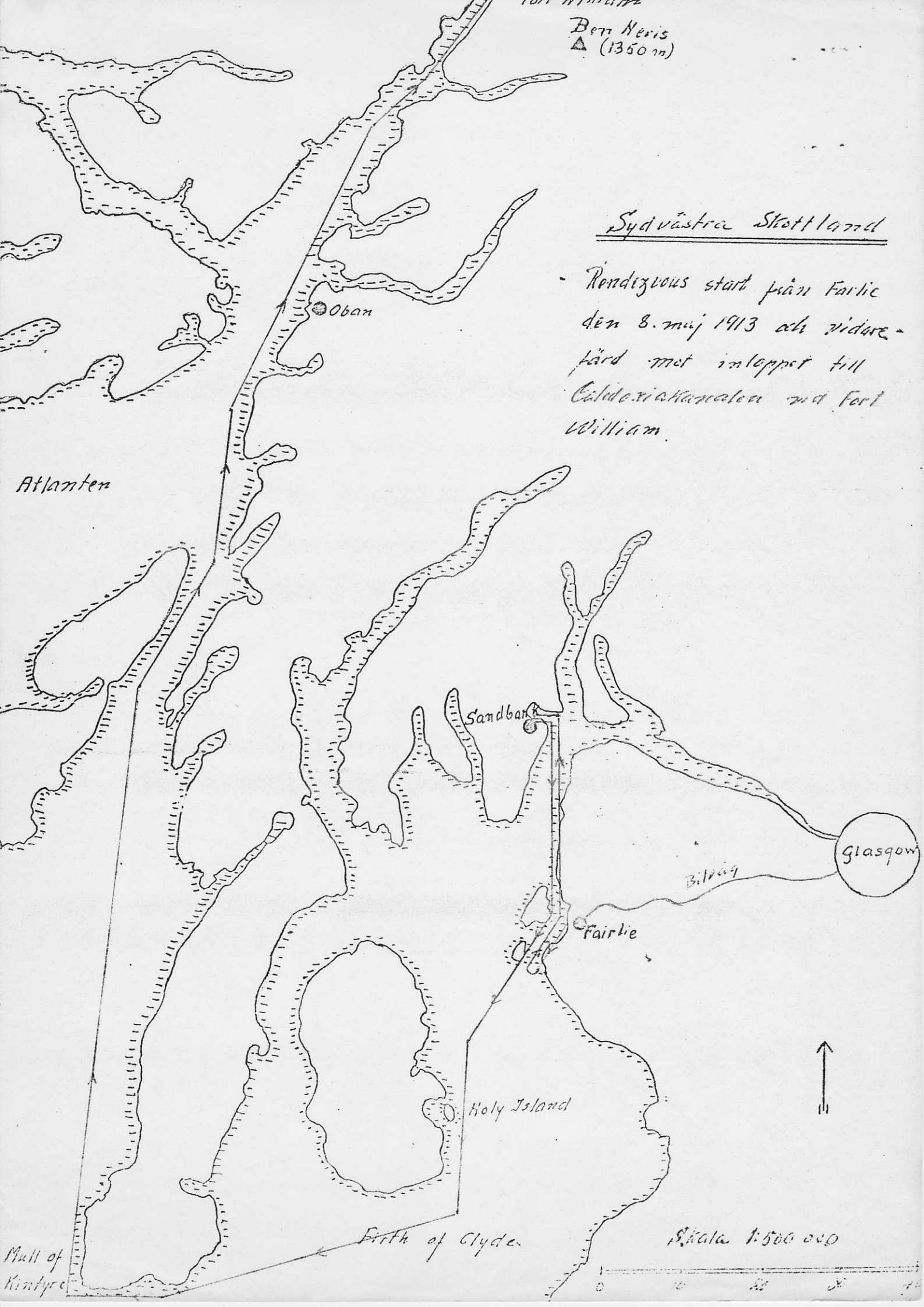
Kursen var om jag ej minns fel, rakt ostlig. Men vi fingo räk-na ut en viss avdrift enligt en strömkarta. Kl 12 på söndags-middagen togo vi höjden och syntes vi vara rätt. Vi voro myc-ket spända på vår position när vi skulle få syn på de förut-syrarna i Norge och Danmark. Vid 12-tiden på natten observera-de vi Lindsås fyr i Norge och Hanstholmen i Danmark nästan samtidigt. Stor var glädjen. Måndag morgon passerade vi Skag-ens fyr kl 1/2 10 och därifrån till Vingå hade vi halv stora

och seglade med nära 13 knops fart (med de två små seglen) till Vinga. I medeltal hade vi från Kinairds Head till och med Vinga gjort 9 knop - bra. Nu voro vi på vår mamas gata och susade i väg mellan skär och bränningar till Styrö där vi tullade och togo bojen vid Särö kl 3 em.

I Sandbank rådde de oss att taga en man med ifall det kunde bli storm. Denne hade i 40 år seglat på Nordsjön och på Atlanten med sådana båtar som Rendezvous. Han gjorde ej den minsta nytta. Han sade att han under sin 40-åriga praktik, ej sett en sådan bra besättning och det sade vederbörande i Fairlie.

Sedan fick jag ej mer någon långsegling med Rendezvous. Det blev blott en eller annan dag utmed Västkusten. 1914 svar jag upptagen av tjänst hela sommaren och så kom kriget och Rendezvous såldes så småningom till Finland och sedan till England. I en engelsk sporttidning har jag en gång sett en fotografi av Rendezvous vid någon regatta i England.

I nuvarande tider är det ej lätt att ha en segelbåt vilken fordrar sju mans besättning - tyvärr.



Ben Nevis  
△ (1350 m)

Sydvästra Skottland

- Rendezvous start från Fairlie  
den 8. maj 1913 och vidare-  
färd mot inloppet till  
CalidoniaHarvoren via Fort  
William.

Atlanten

Glasgow

Bilväg

Fairlie

Sandbank

Holy Island

Firth of Clyde

Mull of  
Kintyre

Skala 1:500 000



Några data beträffande Sport samt  
Rendezvous I och II.

Namn	Typ	Längd		Segelyta	Bygd	
		öms däck	i mittel.		år	av
Sport	Kutter	11,3 m	-	117 m <sup>2</sup>	1890	Henrik Pripp. Göteborg
Rendezvous I	Kutter	18 m	14 m	277 m <sup>2</sup>	1901	Shepherd Cowes
Rendezvous II	Yawl	27 m	17 m	①	1913	Fife's varv, Skottland.

① Segelytan finns inte angiven i några  
mer tillgängliga kalender. Den var  
emellertid betydligt större än den  
som här är angiven för Rendez-  
vous I och ansågs som något  
emasterande inom sin klass