



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 78

Nr 3

Redaktion

Lars Bergman
Sven Dagberg

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

September

2010

KAPTEN HAR ORDET

På Alberget samlades Gastar med anhöriga i ”typiskt” vårväder: svalt – tidvis sol – vindbyar. Men gemenskap värmer! Huvudbyggnaden står färdigrenoverad medan flygeln med Rydbergsrummet är under ombyggnad. Ändå kunde vi hålla Årsmönstringen därinne!

Den traditionella Mönstringen skedde på kajplanen och fick ett extra inslag: Anders Lennvi, hedersordförande i Vestkustens Backlag blickade tillbaka 60 år till 1950 då s/v *Sunbeam* hade ankrat utanför Alberget för att låta eleverna från utbildningsexpeditionen 1949/50 erhålla sina betyg i anslutning till Mönstring – en storslagen ceremoni i samverkan mellan Direktionen för Abraham Rydbergs Stiftelse och Besättningen!

Den gångna sommaren har – förutom sol och värme – bjudit på segelfartygens medverkan i olika sammanhang. Skonerterna *Gladan* och *Falken* syntes på Strömmen bland paradankrade örlogsfartyg under Kronprinsessans

och Prins Daniels färd i slupen *Vasaorden* där även ostindiefararen *Götheborg* deltog. Briggen *Tre Kronor* valde S:t Petersburg trots att Kronprinsessan är hennes Gudmor – ibland är det svårt att prioritera. Övriga segelfartyg och "skutor" inte att förglömma. Där finns kanske blivande Rydbergsgastar!

Rydbergsgastarna har presenterat sig vid examen på Öckerö, tack Anders Lennvi; vid Beckbyxans Dag i Älmsta, tack Åke Kindstedt och Ludvig Thoursie; vid examen i Marina Läroverket och skall även synas på Skeppsholmsdagen den 12 september. Sydkustens Backlag kommer att närvara vid avslutningen på s/v *Georg Stage*.

Allt i syfte att REKRYTERA MERA!

Låt minnena av segelfartygen hållas vid liv – slut upp till Backlagsträffarna!

Sten Gattberg

1960-2010

SYDKUSTENS BACKLAG

kallas till JUBILEUMSMÖTE i sjöresornas tecken.

Tid: 2010-11-18, kl 16.00

Plats: M/S *Aurora af Helsingborg*. Ombordgång via Knutpunkten, plan 2.

Program: Skaffning kl 16.20, 3-rätters middag ca 375:- per person exkl drycker, vid bokad bord i fartygets restaurang. Efter ca 1,5 tim beger vi oss till vip-rummet. Efter en kort årsmötesförhandling drar vi gång:

* Vi börjar stilenligt med att en nestor i backlaget, Rolf Andersson, tar oss med på sin resa med barken *Abraham Rydberg* 1938. Detta är ett av de numera sällsynta tillfällen då vi får höra om barken av en som var med.

* Vi fortsätter med att Bruno Lindquist berättar om sin resa 1955 med en udda fågel i segelskeppens värld, Broströms 4-mastskonare *Albatross*. Så får vi då till slut höra om detta förnämliga fartyg.

* Göran Garmer avslutar med sin resa 1965 med bramsegelskonerten *Flying Clipper* som siste svensk ombord när hon gick till sitt nya hemland Grekland. Plats för nostalgi m a o för f d sunbeamare och clipperlinare.

* Om tiden medger avslutar vi med egna skrönor och filmer från segelfartygsepoken. Vi räknar med att avsluta vår resa vid åtta glas men eftersom vi "turar" kan var och en hoppa av i Helsingborg varje timme (18.10, 19.10 och senast 20.10) för att passa lämpliga tågtider.

Anmälan: Senast 22 oktober till backlagsförmän Guy Rosvall, tel 042-73893 eller e-mail rosvallguy@gmail.com.

Vi ses vid biljettluckorna.

För och akter!

Backlagsrådet

ÅRSMÖNSTRINGEN

Lördagen den 1:a maj 2010 hölls traditionsenlig årsmönstring på Alberget. Närvarande var 26 Rydbergsgastar samt ett tjugotal anhöriga och gäster. Tommy Adamsson, nyutnämnd ordförande i Rydbergsska Stiftelsen, med hustru var inbjudna som hedersgäster. Vid mönstringen deltog även representanter för Albergets förra ägarfamilj med Inga-Lisa Elinder i spetsen. Albergets nye ägare, Bertil Carnehammar, var inbjuden men hade tyvärr fått sitt program saboterat av vulkanaskan från Island och kunde inte närvara.

Samlingen skedde i hyfsat vårväder. Upprustningen av fastigheten Alberget 4B pågår fortfarande, och byggnaden med Rydbergssrummet är under ombyggnad. En sextett ur "Flottans Musikkårs Kamratförening i Stockholm" medverkade i ceremonierna med musik och signaler.

Sju Gastar som seglat 1960 eller tidigare befordrades till Jubelgastar.

Rydbergsgastarnas kaplan Christer Björck höll korum, på temat "Vägen till livet" och framhöll förutom något att leva av vårt behov av mänskliga kontakter och av att ha en tro.

Lunchen efter mönstring och årsmöte hölls i den trivsamma Stöttboden intill dockorna på Beckholmen.

Årsmötet

Årsmötet hölls under fältmässiga former i det tomma byggnadsskal, som är tänkt att inhysa ett framtida Rydbergssrum.

Verksamhetsberättelsen och årsredovisningen godkändes och på rekommendation av Tallymännen beviljades Befälet ansvarsfrihet för det avslutade verksamhetsåret.

Mönstringsavgiften för år 2011 fastställdes till oförändrat 200 kr respektive 100 kr för juniorer. För att underlätta redovisningen beslutades att fakturering av mönstringsavgiften i fortsättningen skall ske i början av resp. verksamhetsår. Det betyder att nästa faktura kommer i februari 2011 i stället för i november 2010.

Valnämnden hade jobbat hårt, men inte heller denna gång lyckats övertala någon att åta sig befattningen som 1:e styrman efter Åke Kindstedt som avgick förra året. Man försöker i stället att internrekrytera till befattningen och har under tiden fördelat arbetsuppgifterna på de övriga i Befälet. Följande förändringar i Befälet gjordes:

Anders Lambert, Thomas Osvald och Sture Nachtweij hade undanbett sig omval och lämnade sina befattningar.

Thorbjörn Roupé efterträder Anders Lambert som Kock. Nyvalda blev Ludvig Thoursie som Matros och Lars-Göran Nyström som Lättmatros.

Befällets sammansättning efter årsmötet framgår av listan på Skeppsorders sista sida.

Eric Hagström lämnade valberedningen och posten som Tallyman. Som Tallymän valdes Bo Wahrolén och Sverker Westin med Staffan Ålund som suppleant. Till valberedning valdes Sverker Westin, Kjell Smitterberg och Anders Lambert.

Sven Dagberg

VESTKUSTENS BACKLAG

Söndagen den 25 april hölls sedan länge uppskjutna sammankomsten i Vestkustens Backlag i Flottans Mäns klubblokal här i Göteborg. Det var bara ett tiotal gastar som kom och man kan fråga sig om söndagarna är en lämplig dag för backlag. Ett ringa antal i förhållande till vad vi var förr om åren då vi träffades under någon vardagskväll mitt i veckan.

Temat denna kväll utspelade sig för snart 60 år sedan och var ett i det närmaste heroiskt kämpande av befälhavaren kapten Kurt Carlsen för att försöka rädda sitt fartyg *Flying Enterprise*, ett s.k. Victoryskepp, som det fanns så många byggda under andra världskriget. Jag minns själv att jag såg sekvenser av det i amerikansk TV eftersom jag då var i Baltimore med Grängesbergsbolagets *Saivo*, ett ungefär lika stort fartyg. Året var 1951.

Dramatiken uppstod då *Flying Enterprise* fick förskjutning i lasten som delvis lär ha bestått av hemlighetsfullt krigsmateriel avsett för någon fransk hamn – möjligen Le Havre – där atomubåtar byggdes. Under alla omständigheter var lasten synnerligen hemlighetsfull, vilket kan förklara kapten Carlsens agerande.

Enligt sjölagens kapitel 43 är en befälhavare skyldig att vara kvar ombord på fartyget så länge som det kan anses rimligt med hänsyn till rådande omständigheter, utan risk för hans eget liv! Det är sällsynt att någon har 14 dagar på sig att fatta detta beslut, och i detta sammanhang har jag egen erfarenhet av sådant akut läge från en svår situation väster om Pentlands Sund under mitten av 1980-talet. Mer härom kommer i Skeppsorder. Min egen reflexion är litet undrande över varför denna last som var så viktig inte hade stämplat ordentligt för att förhindra att en sådan situation överhuvudtaget skulle kunna uppstå. En erfaren befälhavare som farit i USA-fartyg under hela kriget borde väl haft styrmän som haft hand om lasten så att denna varit

stuvad och säkrad enligt normala rutiner, som varje överstyrman i styckegodsfartyg betraktar som självklart.

Då slagsidan ombord på *Flying Enterprise* förvärrades ytterligare och närmade sig 90° räddades kapten Carlsen och hustru av en helikopter endast någon timme innan fartyget försvann i havets djup på 84 meter. Kringliggande bärgningsfartyg – som lurpassat på ett säkert byte – noterade positionen.

Kapten Carlsen och hans hustru som var med på resan räddades i land och efter ankomst till brittisk hamn hyllades de som hjältar, eftersom en hel värld media kablade ut händelseförloppet. Vid de allra flesta situationer av detta slag sker haveriet ögonblickligen och utan att vederbörande får en chans att hinna ta med sig skeppshandlingarna eller annat som vittnar om händelseförloppet.

Efteråt har det spekulerats mycket om i vad lasten bestod, men som jag nämnde inledningsvis var det hemligstämplat eftersom det hade att göra med utrustning till atomubåtar! Vid senare efterforskningar och dykningar ned till vraket har det konstaterats att styrbords sida ligger på slät havsbotten. Om den förmodade nukleära lastens strålning skulle drabba eventuella skattsökare är det förenat med livsfara, varför vraket sannolikt får vara i fred. Trots detta har flera dykningar företagits genom åren utan att någon fått full klarhet i vad lasten egentligen bestod utav.

Den efterföljande frågestunden gav många intressanta inlägg från erfarna gästar varav en del fortfarande är aktiva befälhavare ombord i stora oceangående fartyg.

Fisksoppa som vår skeppskock Kenny lagat till var superb och smakade alla som tog för sig flera gånger om. Många var de som önskade en kopia av receptet på denna ”stormsoppa” som i vanliga fall till sjöss får betraktas som en nödlösning. Skålarernas mångfald medförde att stämningen snabbt steg på toppen och den gemytliga stämningen varade hela kvällen!

Anders Lennvi

EFTERLYSNING

Du som (för många år sedan) i förtroende fick låna Vestkustens Backlags bok ”**För fulla segel**”, var vänlig och hör av Dig och återlämna boken så att också andra kan få glädjen av att ta del av denna.

*Anders Lennvi
tel 031-52 91 03*

VEM?



Den här prydliga unge mannen är efterlyst, dock inte för något brott. Troligen seglade han med *Abraham Rydberg* i början av 1900-talet. Finns det någon av Skeppsorders läsare som kan tänkas datera bilden eller ge någon annan ledtråd?

I så fall hör av Dig till redaktionen!



T/S GUNILLA

Årets prisutdelning till avgångseleverna gick av stapeln den 4 juni. Den stora salen i gymnasieskolan på Öckerö var fullsatt av studenter från alla olika linjer i gymnasiet med lärare och rektor, som alla såg lika unga och fräscha ut så det var svårt att skilja på vem som var elev och vem som var lärare.



Så blev det min tur att bli uppkallad till podiet och jag stod inför de utvalda eleverna från *Gunilla*, Maria Cooper och Tim Näsling, förväntansfulla

med solsken i blicken strålande i sin ungdomliga glans tog de emot paketen med kikare som jag överlämnade till dem och samtidigt gav dem några väl valda ord på vägen ut i livet. Om de skulle välja ett yrke inom sjöfarten så ligger hela världens arbetsmarknad öppen för dem även om våra svenska sjöfartsmyndigheter gör vad de kan för att begränsa näringen under svensk flagg!

Anders Lennvi

SJÖGÅENDE AVSLUTNING 11 JUNI 2010

Regnet hade precis upphört, kajen var full av förväntansfulla föräldrar och anhöriga. I hamnen låg skonaren *Ålva*, dagen innan hemkommen från åtta månaders elevsegling Atlanten runt. Där låg också skolans kutter, *Belle Ami*.

Ombord på m.s. *Symfoni* väntade 130 elever från Marina Läroverket, Klart Skepp i Danderyd på att göra sitt "landspring".

Studenterna hade under ett par timmer varit samlade för gemensamt avsked med lärarnas uppskattade minnen från studietiden och en likaså uppskattad buffélunch. Rektor Per Lindberg tog till orda när kaffet serverades och eleverna fick hämta sina slutbetyg med några ord på vägen.

Besättningen Rydbergsgastarnas premium tilldelades *Frida Edin*, som berättade att hon skall läsa till sjökapten vid Sjöfartshögskolan, antingen Kalmar, Mariehamn eller Chalmers.



Marina Läroverket bedriver utbildning på gymnasienivå med programmen Marinteknik, Marinbiologi, Marinsystemteknik samt Ledarskap och kommunikation. I utbildningen ingår utbildning på skolans segelfartyg *Ålva* och/eller *Belle Amie*. Skolan utbildar även Skärgårdskapten, en sjöbefälsutbildning (klass VII) för skärgårdstrafiken.

Sten Gattberg

BRIGGEN GERDA SÅLD TILL FINLAND

Efter flera försök att få ordning på ekonomin försattes Föreningen Briggen Gerda i konkurs i början av april. Föreningens skulder uppgick till närmare 4 miljoner kronor. Konkursboet sålde *Gerda* till två privatpersoner som hade ambitionen att briggen skulle ha kvar Gävle som hemmahamn. De upptäckte efter köpet att hon var i sådant skick att det skulle bli för dyrt för dem att reparera henne. Därför sökte man en ny köpare och i juni såldes briggen till det finska företaget Fregatti Oy Yrityspalvelut.

Detta företag, baserat i Helsingfors, specialiserar sig på "high-quality corporate and customer events" och bedriver bland annat charterverksamhet med tre mindre segelfartyg och ett maskindrivet f.d. ångfartyg.

Gerda lämnade Gävle under finsk flagg den 18 juni och gick till Beckholmen för dockning.

– Det är ett stort projekt förenat med vissa risker. Men det är ett mycket fint fartyg och med hårt arbete så tror jag att det kommer att gå bra, säger företagets representant Ville Väänänen.

Planen är att i framtiden göra turer med *Gerda* runt Östersjön, inklusive besök i sin gamla hemmahamn i Gävle, men om det går att få de certifikat som krävs för att segla i Östersjön återstår att se.

– Vi ska ta tag i det efter säsongen men det är komplicerat och tar tid. Kanske kan vi ha det klart inom tre år. I så fall kommer vi gärna tillbaka till Gävle. Vi ska i alla fall ta väl hand om henne och förhoppningsvis ska hon kunna segla i många år, säger Ville Väänänen.



VAD ÄR EN HAMN?

”En glasklar klang dallrade från utkiken upp till oss. Jag slog i bronsklockan till svar att vi uppfattat signalen: ljus om styrbord!

Där dök upp en blek gnista, en iskristall hade sprungit fram över horisonten; en tvillingstjärna var det, toppljusen från en motkommare. Snart syntes styrbords gröna öga och med ens blixtrade signallampan från främlingens kommandobrygga, talade ut i mörkret, länge och mångordigt.

Styrmannen vände sig till hälften emot mig, han tyckte det för en gångs skull fanns anledning att säga någonting. Han till och med gnäggade fram ett torrt litet skratt.

’Det där spökskeppet frågar om här finns nån hygglig själ som bjuder på en pilsner.’

Jag tyckte han kunde ha svarat. Men så pratsam var han nu inte, och vi gled bort i tystnad. Främlingens ljus släcktes i månstrimman och försvann.

Han var väl en sömngångare, hade talat i sömnen.

Men länge tyckte jag mig förnimma hans närhet genom mörkret: en klump själar i ett skal, tankar sammanträngda mellan järnplåtar liksom i en enda hjärna, där de tumlade om varandra i ett gemensamt främlingskap.

En sådan klump var också vi, så liten att himlen inte kunde se den – om man inte trodde på guds öga. En klump sammangyttrat liv, uppvärderad av oss själva till alltets medelpunkt, gled fram i väntan på avbrott i framglidandet – på en hamn.

Vad är en hamn? Ett märke på tidens måttband, ett ögonblicks uppehåll i rörelsen, då inspärrade tankar blir ord, törst blir rus och åtrå utlöses i en krampryckning, tills den upplösta cellmassan åter kryper in i järnskalet och fortsätter sin irrande vandring mellan meridianerna.

Detta var väl det meningslösas mening, tänkte jag och kände det hisnande avståndet till stjärnorna som en tyngd.”

Ur Havets bröd av Håkan Mörne. Boken erhöll utmärkelsen Stora skandinaviska romanpriset 1954. Utdraget ovan inskickat av Sverker Westin.

IN MEMORIAM



ÅKE BEXELIUS

Åke Bexelius, medlem i Befälet sedan flera år avled den 24 maj i år i en ålder av 83 år.

Åke genomgick Sjöbefälsskolan 1949/50 och blev reservofficer i flottan något år senare. Åke seglade nästan hela sitt yrkesliv som befäl i Transatlantic och som befälhavare i 35 år. 1970-1976 arbetade han som Transatlantics lastningsinspektör i Sydafrika.

Sommaren 1947 seglade Åke och jag med *Sunbeam* till Lissabon och på hösten samma år mönstrade vi båda på Transatlantics *Mirrabooka* som befälselever. *Mirrabooka*, byggd på 20-talet, var inte någon snabbseglare – resan tog oss via Cape Town och Durban till Australien och New Zealand och inte förrän i maj året därpå var vi tillbaka i Sverige. År 1950 fick jag äran att vara "best man" när han gifte sig med sin Ingrid. Sedan skildes våra vägar.

Åke var ett par år äldre än jag och den bästa kamrat man kunde ha – lugn, stabil, kunnig och alltid glad och positiv.

Frid över hans minne.

Thomas Osvald



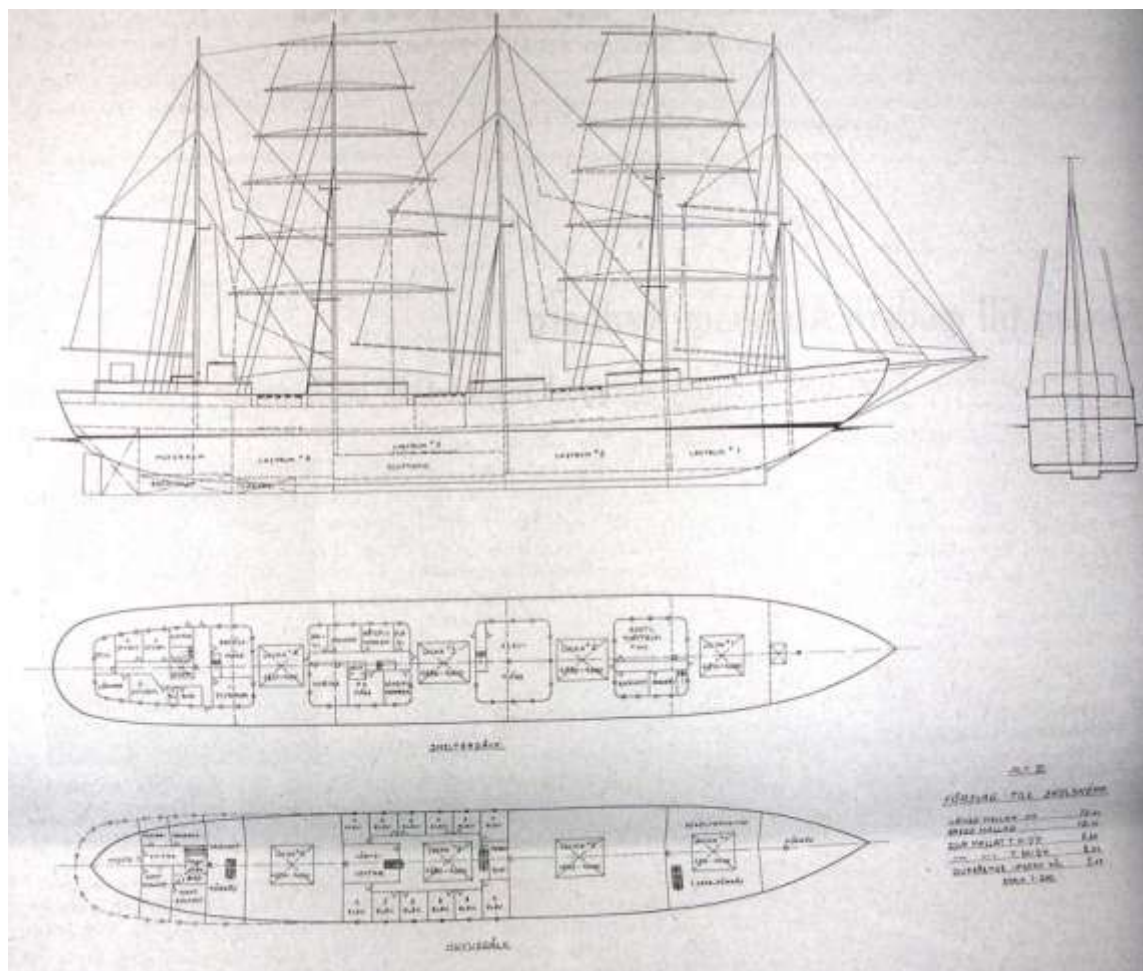
EINAR GUNN

Einar Gunn har mönstrat av. Einar seglade i 4-mastbarken 1933. Han gick senare i land för gott och övertog faderns firma Malmö Stämpelfabrik. Som mångårig biträdande backlagsförman i Sydkustens backlag producerade han bl.a. Gastarnas rulla 1967 och räddade utgivningen av Skeppsorder under slutet av 60-talet. För detta erhöll han Besättningens hedersplakett. Han blev 94 år.

Så har ännu en av de gamla barkseglarna lämnat oss. Sic transit gloria mundi.

Sydkustens backlag

FÖR 65 ÅR SEDAN



Uti Svensk Sjöfarts Tidning den 22 mars 1945 presenterade överingenjör Folke Seldén ett ”**Förslag till modern Abraham Rydberg, fore- and aft- och råriggad femmastare**”. Rydbergiska Stiftelsen hade uppdragit åt Seldén att utarbeta förslag till nytt skolskepp, i två storlekar, ett om 3500 ton dw och ett om 1800 ton dw. För att kunna fylla sin uppgift och bidra till sin egen drift skulle det vara lastförande. För bägge storlekarna hade det ansetts lämpligt med en 4-mastad bark med hjälpmotor, och de skulle rymma 60 respektive 40 elever. Förutom att framlägga ”förslag till sålunda preciserade skolskepp av tämligen konservativ typ” skriver Seldén, ”har jag tagit som min uppgift att försöka fundera ut, hur ett modernt segelfartyg skulle sett ut, om typerna fått utveckla sig i frihet under normal konkurrens i stället för att, såsom skett, stå praktiskt taget stilla under minst 70 år på grund av de maskindrivna fartygens förlamande inverkan på intresset för segelfartygens tekniska utveckling.”

Resultatet, som Seldén kallar ”5-mastat X-skepp”, beskrivs på följande vis:

”Det moderniserade skrovet avser att uppnå bättre sjövärdighet och seglingsförmåga. Det höga fribordet och de bäriga för- och akterskeppen böra medföra ’ett torrt fartyg’, som kan pressas ganska hårt under segel. Det nedbyggda kölpartiet avser att vinna verksamma ytor mot avdrift, samtidigt som det förbättrar möjligheterna för rördragning och länsning. Incl. den visade djuptanken kan fartyget taga c:a 800 ton vattenballast, som motsvarar ett djupgående av c:a 4 m (*siffrorna avser det mindre förslaget, red:s anm.*). Den moderniserade riggen avser att uppnå bästa seglingsförmåga för ett trampfartyg, som bör kunna utnyttja alla slags vindar, samtidigt som segelareans och de enskilda seglens storlek jämte mekaniska anordningar för deras hanterande äro anpassade efter de unga elevernas krafter. De råriggade masterna äro av tripod-konstruktion utan under- eller stängvant, varigenom ernås mindre luftmotstånd samt bättre brassningsvinkel (27° mot långskeppslinjen i stället för 34°, som tidigare ansetts som minimum). Vid lämplig vindstyrka kan kryssningsförmågan ytterligare förbättras genom att man endast använ-

der 'fore and aft'-riggen. Bommarna få dubbla dirkar och gafflarna dubbla pikfall, monterade på vinschar, så att de relativt lätt kunna släckas i lä sida. Masttopparna skola kunna sänkas för 35 m:s brohöjd, varvid rårna ej behöva särskilt nedmonteras utan kunna hänga kvar på sin masttopp."

Segelytan var 1000 m² råsegel och 1450 m² snedsegel. Två motorer à 200 hästkrafter med ställbara propellrar föreslogs.

Kritiken lät inte vänta på sig. I "Finlands Sjöfart", april 1945, skrev sjöhistorikern Lars Grönstrand under rubriken "Skönhetsvärdenas dekadans" att "varje stad har sitt skönhetsråd, som bl.a. har att se till att ingen i onödan förfular stadsbilden ... Då man ser det förslag till skolskepp för Rydbergiska stiftelsen, som överingenjör Folke Seldén i Göteborg nyligen uppgjort, önskar man att ett likartat smakråd funnes för marina frågor. Faktum är nämligen att något värre missfoster till sjöspöke knappast någonsin sett dagen ... Man frågar sig vad ett vanvett som detta egentligen skall vara bra till!"

Debatten fortsatte i Nautisk Tidskrift. I majnumret samma år beskriver Sam Svensson X-skeppet som "en fantastisk produkt av moderna principer, och ett trevande försök på ett okänt område. En segelsjöman kippar faktiskt efter andan och vet ej om konstruktören behagat skämta. Det är nämligen svårt att tro att ett förslag som detta kan vara allvarligt menat. ... Miljoner yrkesmäns samlade erfarenhet under tusen år betyder här intet, varför också det nya skeppet fått en rigg som duger att kryssa med i smult vatten men ej att segla med på havet då det blåser och går sjö. Varför? Jo, därför att gaffelseglen placerats för om råseglen. Detta är i princip så felaktigt att man förgäves över allt i tid och rum söker ett segelfartyg med sådan riggkombination. ... Konstruktörens resonemang synes gå ut på den bland lekmän på oceansegling vanliga uppfattningen, att fartygets seglingsförmåga i stiltje och motvind är den viktigaste egenskapen för en långtradare liksom för en skärgårdskryssare. I verkligheten är det så, att fartygets förmåga att utnyttja starka ledande vindar, är den viktigaste egenskapen, och den, som ger snabba resor."

I augustinumret finns ett mera neutralt inlägg av skeppsbyggaren Sten Sellström som bemöter flera av Sam Svenssons kritiska synpunkter. Sellström avslutar med "... ingenjör Seldéns konstruktion är väl värd ett försök, även om X-skeppet ända tills det fullgjort sina prov på havet måste betraktas som ett X – en okänd storhet."

Ett flertal inlägg och repliker av Svensson, Sellström och Seldén följer, även Ture Rinman ger sig in i debatten. Broströms *Albatross* (som Seldén konstruerat) fick sig också en känga av Sam Svens-

son: "Hennes resor, då seglen brukats, förefalla att vara lätt räknade. Får hon någon gång motorhaveri, fortsätter hon ej resan under segel utan söker genast nödhamn".

Låt oss som avslutning på denna artikel citera Gastarnas grundare Arnold Schumburg, som i Svensk Sjöfarts Tidning den 5 april 1945 avslutar en artikel om europeisk skolskeppsverksamhet med "Beträffande slutligen den i Eder ärade tidskrift intagna ritningen av en ny *Abraham Rydberg*, får jag säga, att det hela verkade lindrigt sagt häpnadsväckande. Men svenska folket kan vara lugnt. Rydbergiska Stiftelsens Direktion består av herrar, som veta, hur ett fartyg skall se ut!"

Tack till John E Persson som fäst redaktionens uppmärksamhet på denna debatt för 65 år sedan.

RESA TILL JOBBET

I den brittiska *Journal of Navigation*, vol 63, april 2010, finns en intressant artikel av George Huxtable och Ian Jackson som beskriver James Cooks resor till och från jobbet under åren 1764-1767. Han var då sysselsatt med sjömätningar vid Newfoundlandss kust och resorna till och från jobbet företogs således över Nordatlanten, i briggen *Grenville*.

Resorna västvärt gick i april-maj och tog 28, 26 respektive 24 dygn för åren 1765-1767. Hemresorna eastbound i oktober-november tog 23, 18 respektive 16 dygn. Vid denna tid bestämdes longituden endast genom död räkning och angöring skedde på parallellen. Vid dessa sex resor visade det sig att fartyget alltid låg före den döda räkningen. Orsaken är inte känd men den i mitt tycke enda rimliga förklaringen torde vara att avståndet mellan knoparna på logglinan varit för stort eller att glaset runnit ut för fort. Nu gjorde detta inte så mycket eftersom Cook alltid började loda i mycket god tid och vattnen på bägge sidor var väl lämpade härför.

Cook valde alltid en i det närmaste direkt rutt, i loxodromen. I 1973 års utgåva av *Ocean Passages for the World*, den sista som innehåller rutter för segelfartyg, avråds från att välja denna väg westbound, då förhärskande vindar och strömmar är emot. Trots detta gjorde *Grenville* västlig progress under dessa tre resor alla dagar utom en, alltifrån 8 mil upp till som bäst 160 mil.

Författarna anser att dessa snabba och jämna resor med *Grenville* imponerade på Amiralitetet och kan ha varit en bidragande orsak till att Cook fick befälet över *Endeavour* 1768.

MED ABRAHAM RYDBERG SOMMAREN 1890

Av Alfred Lundberg

Tredje och avslutande delen

Vi kryssade oss upp mot norska kusten. Dagarna tillbragtes med sjömansarbeten, och med exercis i riggen, och de gled enformigt hän. Vinden gick över på ost och sjön var smul, då utkiken en dag rapporterade en seglare föröver. Hon länsade, liksom vi, undan för den ostliga vinden, var fullriggad och tydlig en örlogsman. Gamla minnen från forna tider vaknade nog hos kapten Silfversparre, för han skyndade sig att kommendera, att bovenbramseglen, såväl på för- som stor- och kryssmasten skulle sättas. Och omedelbart därefter gavs order om att ledsegelspirorna skulle klaras, så sändes vi upp på märsrårna och på underrårna, ledseglen slog i en hast under, spirorna skötes ut och seglen skotades hem. Det gick med fart och visade att det arbete, som nedlagts på segelexercisen, icke var förspillt. En av skepparna fick order att kontrollera styrningen, och *Abraham Rydberg* satte fart. Det var vind och sjö som passade henne, och hon rusade fram med bogvattnet som en vit hög kaskad om fören. Vi togo snabbt in på den andre seglaren, och fastän denne även satte sina ledsegel voro vi efter ett par timmars segling, tvärs för henne. Hon hissade, som svar på vår hälsning med flaggan, norsk flagg. Det var en norsk örlogskorvett. Då kapten Silfversparre fick klart för sig att det var en örlogsman, ändrades genast vår kurs, så att vi styrde mera söderut från den. Den ena duken efter den andra plockades ned, och spänningen var slut.

Det spred sig ett rykte, att vi icke skulle gå in till Göteborg. Varifrån ryktet kom vet jag icke, men varje pojke visste med säkerhet, att vi skulle styra söderut till Malmö eller Hälsingborg. Vi lågo norr om Själland, då en eftermiddag, himlen blev alldeles mörk. Vakthavande officeren skickade en pojke att varsko kaptenen, men gav samtidigt order att bärga boven- och bramseglen. Kapten Silfversparre kom på däck och nu följde omedelbart orden att bärga underseglen och reva märsseglen. Riggen vimlade av pojkar. Det var icke en minut för tidigt att seglen minskades, för vinden kom tjutande samtidigt som blixtn efter blixtn korsade himlavalvet och åskan mullrade och dånade. Skutan låg halvkantrad och jag och många med mig trodde hon skulle gå runt, men hon reste sig sakt och sköt fart. Märsseglen beslogos helt utom en liten bit på förmärsseglet, och mesan gigades till hälften. De pojkar, som skulle beslå stagsglen på klyvarbommen hade nog ett vått arbete, för skummet slog då och då upp genom finknäten. Åskvädret drog in över land, vinden minskade lika hastigt som den

kommit, och vi kunde återtaga kursen. Jag hörde, då jag kom hem, att åskvädret varit ett av de våldsammaste i mannaminne, och att man från Augusts bostad kunnat räkna sju eldsvådor på landsbygden.

En av de sista veckorna i juli ankrade *Abraham Rydberg* i kvällningen upp på Hälsingborgs redd. Jag hade aldrig varit i Hälsingborg (man for icke så vida omkring på 80-talet), och jag och flera av kamraterna stodo och beundrade Hälsingborg med Kärnan och stranden och Helsingör med Kronborg och andra och i söder Hven. Vi undrade om vi skulle bli liggande på reddan, då det skulle bli besvärligt att komma i land, eller om vi skulle gå in i hamnen. På morgonen följande dag började den vanliga rutinen. Däcken skrubbades så att inga tjärfläckar funnos kvar, utan de blevo skinande vita, mässingen putsades så att den blev så blank att det gjorde ont i ögonen att se på den, seglen beslogos om, bukarna på dem pressades ihop och seglen lågo platt åt rårna, med hårt åtdragna sejsingar. Så kom bogserbåten och tog oss på släp och vi förtöjdes i yttre hamnen. Ingen landpermission beviljades första dagen och inga besökande togos emot. Andra dagen erhöles alla som voro från Hälsingborg och trakten däromkring permission, sedan de först undergått en noggrann granskning av skepparna eller styrmännen. Kaptenen gick i land för att avlägga visiter, åtföljd av en pojke som ordonnans. Då han återvände erhöles vi order att lägga av bussarongen och skruda oss i uniform. Vi tillsades att beflita oss om ett artigt uppträdande och ett mycket hövligt sätt mot de herrar och damer, som skulle komma ombord och intaga middag hos kaptenen, dit även styrmännen voro inbjudna. Vi frågade skepparna om vi icke kunde få gå iland eller sända ett bud och köpa några mjuka bullar så även vi kunde festa, men fingo ett bestämt nej till svar. De besökande hos kaptenen spredo sig över fartyget och utfrågade oss om resan och om trivseln ombord, varefter de så småningom drogo sig in i kaptenens kajuta. Då det blåstes till kojning var stämningen därinne mycket hög. Påföljande dag delades pojkarna i två grupper och den första gruppen, till vilken jag råkade höra, fick gå iland. Det första de flesta av oss gjorde var att gå in på ett kafé och köpa oss kaffe och wienerbröd, många wienerbröd. Sedan spredo vi oss i grupper ut över staden. Jag och några pojkar gingo till Kärnan. En gångstig med kraftig stigning förde upp till plåtån, där Kärnan låg, på en sviktande spång eller stege togo vi oss upp till ingången, ca 3 meter över markytan, och därefter klängde vi oss uppför delvis förvittrade stentrappor, till taket. Där erhöles vi belöning för vårt arbete genom en storstilad utsikt över svenska landet ned mot Landskrona, över Hven, över danska landet ned mot Köpenhamn. Vi stodo där uppe på taket mycket länge, men sedan anträdde vi nedfärden. Vi erinrade oss vaktens

varning att icke halka i trapporna och rulla ned, varför vi voro mycket försiktiga vid nedstigandet. Allt gick emellertid lyckligt och då vi kommo ned, skyndade vi oss, att hos en bagare köpa bullar. Kosthållet ombord var icke sybaritiskt, maten räckte knappast till att tillfredsställa en pojkmage.

Sedan drogo vi oss ned åt hamnen, och passerade då torget, som så gott som delades i tvenne torg genom det lilla rådhuset. Vi skulle naturligtvis se på skutorna i hamnen. Där lågo ett par skonare, en kölbruten stor bark, tydligen byggd i Nord Amerika, med rundgattad akter, en liten vacker brigg och i södra hamnen låg gamla ångfregatten *Gefle*, ditbogsrad för att upphuggas. Sedan gingo vi tillbaka och strövade uppåt "Liden". Då vi återvände ned till hamnen och räknade över vår kassa, visade det sig, att vi alla hade vardera ett överskott på 60 öre. Vi sökte oss in på ett konditori och frosade på bakelser och kaffe. Så var permissionen slut och vi återvände till fartyget, där vi blevo uppställda och granskade, så att vi icke varit över i Helsingör och förtärt dansk aqvavite. Det hade ett par av skepparna däremot varit, ty deras Karlskronadialekt hade blivit så sluddrig, att ingen kunde förstå den. Av en av styrmännen blevo de emellertid tillsagda att törna in.



Skrufångkorvetten Gefle, byggd 1848, flottans första fartyg med propeller.

Påföljande dag gick den andra gruppen pojkar i land, och vi som voro ombord fingo putsa mäsingen och ligga på knä och skura däcken med pimpsten och vatten – och tänka på gårdagens ljuvligheter, då vi gingo till backborden för att äta vår salta vattniga sluring, vårt hårda fläsk och våra maskfyllda knallar.

På eftermiddagen liksom påföljande dag var det visning av fartyget och jag hade som vanligt, jämte två kamrater fått befallning att vara ciceron. Allt gick bra första dagen, men andra dagen fick jag order att omedelbart infinna mig hos kaptenen. Då jag knackat, fått tillsägelse att stiga in, och såg båda styrmännen därinne samt kaptenen, röd i huvudet som en tupp, började jag få obehagliga känslor i ryggen. Jag tillfrågades barskt om jag tagit emot "dricks" av besökande, och svarade att

det naturligtvis icke kunde falla mig in, och började vända ut och in på fickorna för att visa att de voro tomma. "Jag har icke heller tänkt att det var ni Lundberg, men vilken av de andra var det?" Jag svarade, att jag icke sett någon taga emot vare sig pengar, apelsiner eller dylikt och jag trodde icke någon gjort det. "Ja, här förråder ju icke den ene kamraten den andre, och det kan ju vara riktigt, sett från er synpunkt, så ni kan återgå till er tjänst." När en av pojkarna följt ett sällskap besökande till landgången, och jag just skulle taga emot några besökande, viskade han till mig "sa du nå't därnere", och jag lugnade honom med att jag icke sagt något. Då dagen var slut fingo vi som varit ciceroner order att komma ned i styrmansmässen. Denna gång var det intet förhör det gällde, utan vi bjödos på var sin saftiga biff och sedan på pannkakor, som utgjort skaffningen tidigare på dagen, som vi icke hunno deltaga i. Vi njöto som endast hungriga pojkar kunna njuta.

Vi lämnade Hälsingborg med kurs söderut. Vi undrade mycket om vi skulle angöra Köpenhamn eller Malmö. Vi seglade emellertid stolt förbi dessa städer, passerade Falsterbo och höllo ut i Östersjön. I omkring en vecka kryssade vi där under idelig exercis med segel och övningar med rodd, med sjömansarbeten o.d. Som straff för mina dåliga kunskaper i knopslagning, splitsning och andra sjömansarbeten fick jag tre dagar å rad vara handräckning åt kocken och skala potatis. Han skällde och gormade för att jag skar bort för mycket av potatisen, då jag skalade den. Vidare fick jag diska, hjälpa till att lyfta pannorna från spiseln o.d. Arbetet avbröts genom att vi fingo order om att sjösätta och bemanna båtarna, och sedan vi väl fått dem i sjön, hissa upp dem i dävertarna. Alle man fingo springa med båtginorna, så båtarna skulle hissas.

En dag höllo vi in mot blekingska skärgården, styrde förbi Utklippans fyr och in på Karlskrona redd.

Då vi skulle bärga seglen, slant jag, just som jag skulle gripa tag i bardunen och svinga mig upp i vanten. En kamrat som kom bakom mig råkade stöta till mig, så jag föll i däck. Skepparen, som såg fallet, skrek att jag skulle raska på upp, men då jag skulle resa mig upp kunde jag icke stödja mig på foten. Styrman Johansson kom tillskyndande, fick av sko och strumpa och försökte utröna om benet var brutet, men kom till övertygelse, att jag endast vrickat foten. Jag fick gå ned på trossbotten, fick våta omslag om vristen, men innan de blivit lagda om, tog styrman ett grabbatag om foten, det knäppte till och gjorde förbaskat ont, men vrickningen var avklarad. Foten svullnade emellertid och jag hade svårt att linka omkring, så min födelsedag, den 11 augusti fick jag tillbringa ombord som sjukskriven. Då mina kamrater erhöilo land-

permission fick jag stanna kvar ombord, och fick aldrig tillfälle att se Karlskrona, som jag längtat efter och som jag drömt om. Ömheten och svullnaden var långvarig, så vi lämnade Karlskrona innan jag var friskskriven. Efter cirka 14 dagars övningar till sjöss, styrde vi in i skärgården och i slutet av augusti låg *Abraham Rydberg* förtöjd vid Alberget 4 B.



Abraham Rydberg, förmodligen 1896

Nu började en uppputsning av fartyget. Allt putsades och fejadades. Färgen på bänkarna och trossbotten skurades med såpa och vatten, durken gneds och skurades med sand och pimpsten. All mässing putsades så den sken och blixtrade i solen, däckens skurades med sand och pimpsten till de voro vita som salsgolv och alla tjärfläckar bortgnidna, seglen bankades och pressades tillsammans med sejsingarna, så de lågo som vita streck på de bruna rårna, utsidan tvättades med långborste på skaft, färgen på den vita randen med de målade kanonportarna bättrades. Våra uniformer granskades, vårt hår snaggades, vår hållning och hela utseende granskades. Den 22 augusti ställdes vi upp. Ett par herarer jämte kapten Silfversparre och båda styrmännen i full uniform kommo ned på gången, det kommenderades ”giv akt” och de främmande herrarna som jag senare fick veta tillhörde direktionen för Rydbergska Stiftelsen, gick längs leden, framställde några frågor till en eller annan av pojkarna varefter en av dem höjde rösten, tackade kapten Silfversparre och det övriga befälet för den nit de ådagalagt vid fostran av ungdomarna till sjömän och vände sig därefter till oss pojkar och berömde oss för vårt uppförande, vår flit och vår ordentlighet. Sedan kommenderades ”höger och vänster om marsch” och vi rusade ombord. Våra kistor med civila kläder hämtades ned från vinden över segelboden, uniformerna byttes mot civila kläder. Vi voro fria. Vi gingo sedan var för sig och tackade kapten Silfversparre, officerarna och skepparna för

den gångna tiden, tackade försagda och stammande och blyga.

Vi hade fått lära oss artighet, hyfsning och skick. Vi hade fått lära oss vad sjömanslivet bjöd på under en sommarkryssning. Vi hade många roliga minnen från den, som t.ex. den nykomnes försök att taga sig upp i kojens, vilket vanligen efter en väldig sats, slutade på andra sidan kojens på durken, pojkarnas och ens egna miner då man försökte slå en vacker knop på slipsen till uniformen, och man hade en liten spegelbit, som man såg ansiktet och grimaserna i m.m. Men det hade också sina obehag, som kökshandräckningen, särskilt på söndagen, som skepparnas försök att med en väl anbringad tågända upphjälpa farten, då man skulle upp i riggen, sjösjukan, som många i början led av, morgontvagningarna i kallt och blåsigt och regnigt väder, oros känslan då man gick upp i riggen en mörk natt. Men obehaget gick över då man kom i hamn och hade några glada, trevliga dagar framför sig och med den stora kassan av 50 öre att festa på.

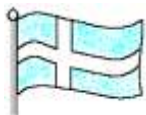
Ett stort tack till Jubelgasten Lars U:son Lundberg som försett Skeppsorder med denna intressanta skildring av livet ombord för 120 år sedan. Mycket har förändrats till det bättre sedan dess, men havet är oförändrat och sjömanskapet i seglande fartyg likaså. Red.

KALENDARIUM

Manusstopp nästa Skeppsorder	30 oktober
Ostkustens backlag	prel. 3-5 oktober
(Åboresa planeras, mer info senare)	
Ostkustens backlag	15 november
Syd kustens backlag	18 november
Tall Ships Race	5-8 augusti 2011
Halmstad	

OBS ändrad postadress:

Besättningen Rydbergsgastarna
Teatergatan 3
111 48 STOCKHOLM



FLAGGAN I TOPP

September

12 Jan Sandberg-Risbecker	75	O
25 Anders Timdahl	70	O
29 Anders Idre	75	O
30 Rolf Boberg	70	S

Oktober

13 Thomas Osvald	80	O
16 Evert Tryding	75	O
19 Rolf Bondesson	70	S

November

December

2 Torsten Seeman	80	V
5 Sten-Erik Håkansson	65	O
5 Ragnar Westblad	65	V
6 Lars Bergman	60	O
22 Krister Skeppström	85	O
29 Stig Warholm	80	V

MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senast Skeppsorder har följande Gastar inmönstrats:

Jaän Hansson Stockholm *Lys* 1971
021138772@telia.com

Robert Lindsten Farsta *Shamrock* 1997
Robert.lindsten@telia.com

Per A Persson Stockholm *Gladan* 1968
per@persson-projekt.se

Ingvar Lundgren Trelleborg *Sunbeam* 1949
Sven Bragesson Enskede Gård *Sunbeam* 1947

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens postadress finner Du här intill.

E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och backlagsförmännens arbete med att skicka ut kalender och andra meddelanden till Gastarna.

Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 – 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	vakant	
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61
Båtsman	Sven Dagberg	08 - 591 127 74
Kock	Thorbjörn Roupé	08-767 86 80
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39
Lättmatros	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydkusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Bo Johansson Andersvägen 3A 169 69 Solna



Aktuella priser i slabbkistan

Standert	Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm		125:-
Blazermärke		100:-
Rydbergsknappen		100:-
Manschetknappar		125:-
Rydbergsslipsen specialpris		60:-
Slipshållare		60:-
Vykort fyrmastbarken		5:- /st
Vykort skonert med kuvert		10:- /st
Vykort Sunbeam		5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)		10:-

Vykorten är dubbla med fina marinmålningar och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill.
Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgiro-konto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage.