



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
**FÖR**  
**BESÄTTNINGEN**  
**RYDBERGSGASTARNA**

**Ship's orders for the Rydberg Crew**

Årg. 87	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Sven Dagberg Claes Planthaber	Sten Gattberg	2019

**Årsmönstring den 1 maj**  
Kallelse i detta nummer av Skeppsorder

**Nytt skolfartyg i Skeppsholmsgårdens flotta**  
En Colin Archer blir partner till *Lova*

**Sjöräddning under extrema förhållanden**  
Sydney Hobart Race 1998

**Seglande containerfartyg**  
Ekonomi och miljötankande leder till nya idéer

**Kattastrofen**  
En skröna från havet

**Sail Training International**  
Presenterar sig på ny hemsida och bloggar

**Hertiginnan och Kaptenskan**  
Sverker Westin recenserar en ny bok om *Herzogin Cecilies* sista resor

## KALLELSE TILL

### 90-ÅRSMÖNSTRING 1:a MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGÄSTARNA

Samtliga Gästar med gäster välkomnas härmed till årsmönstring onsdagen den 1:a maj 2019 kl 1200 på Skeppsholmen i Stockholm vid galeasen *Shamrock*, förtöjd vid Östra Brobänken på Skeppsholmen. Vi kommer att tänka tillbaka och minnas. Vi vill också gärna blicka framåt – segelfartygen lever! Ta buss 65 till Moderna museet/Arkitekturmuseet eller gå till vänster efter Skeppsholmsbron. Från söder går Djurgårdsfärjan från Slussen/Skeppsbron till Skeppsholmen. *Kolla avgångarna innan ni åker!*

Före lunchen håller Gästarna sitt formella årsmöte i Årboden medan gästerna samlas för en sherry. Jubileums-lunchen – silltallrik, Biff Rydberg med vin/lättöl/vatten – intar vi i Skeppsholmens Folkhögskolas matsal, Slupskjulsvägen. Priset för lunchen är **350 kr/person** (Rydbergska Stiftelsen subventionerar).

För deltagande mönstringen på Skeppsholmen krävs ingen anmälan i förväg. Den som vill vara med på lunchen måste senast tisdag 23 april betala in avgiften 350 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål, eget och ev. gästs namn på talongen. Inbetalningen gäller som anmälan till lunchen och kan göras samtidigt med mönstringsavgiften. Välkomna till en historisk Årsmönstring! ***Slut upp och var med och hylla Besättningen!***

*Väl mött – Sten Gattberg/Kapten*

## Nya Jubelgästar

Vid årets mönstring befordras följande Gästar till Jubelgästar:

Björn Ahlander	<i>Antarna</i> 1969	V
Stephan Gyllenhammar	<i>Mina</i> 1969	V

Finns Gast som seglat före 1969 och inte fått sitt Jubelgästmarke må han anmäla sig vid mönstringen.

## KAPTEN HAR ORDET

### Gästar!

Våren nalkas och med den mönstringsdagen då vi vill högtidlighålla att det förflutit 90 år sedan den första mönstringen ägde rum på initiativ av Arnold Schumburg.

**Årsmönstringen den 1 maj** hålls i år ombord i och vid galeasen *Shamrock* som ligger förtöjd vid Östra brobänken på Skeppsholmen. Gästarna välkomnas att genomföra vår traditionella ceremoni ombord. Sedan förflyttar vi oss till Skeppsholmens Folkhögskolas matsal, Slupskjulsvägen, för jubileumlunchen. *Se kallelsen.*

***Glöm inte att betala mönstringsavgiften före 30 april.***

### En tillbakablick för framtiden

90 år har förflutit sedan **Arnold Schumburg** kallade före detta elever till samling vid den gamla förtöjningsplatsen på Alberget den 1 maj 1929. Föga anade han väl att Besättningen skulle vara så livaktig att detta jubileum kan firas.

Några årtal kan i detta sammanhang leda till att minnas vad som skett genom åren:

Donatorn Abraham Rydberg, född 1780, var skeppsredare och grosshandlare. Han insåg behovet av att hjälpa ynglingar till sjömansutbildning. Stiftelsen Abraham Rydberg instiftades 1846 för danande av skicklige sjömän – för 173 år sedan. Stiftelsen inköpte sitt första fartyg, briggen *Carl Johan* 1848. En skola kunde inköpas 1849 och de första eleverna antogs. *Carl Johan* seglade varje sommar till 1879 – då 40 år gammal – och ersattes av ett fregattskepp som fick namnet *Abraham Rydberg*.

Utbildning enblev framgångsrik och flyttades 1882 till Alberget på Djurgården där det fanns lämpliga lokaler och en ”rymlig bro vid stranden”. Dit anlände fullriggaren efter avslutad sommarexpedition.

Efter 30 års trogen tjänst uppfyllde *Abraham Rydberg* inte längre tidens krav. Ett nytt fartyg beställdes på Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm med ett stort stöd av Grosshandlarsocieteten. 1912 levererades fullriggaren *Abraham Rydberg* (II) (stålfregatten) till Alberget för sommarexpedition med 40 elever.

1929 – ett märkesår – beslutade Stiftelsen att förlägga utbildningen till transoceanica seglingar. Alberget såldes och den fyrmastade barken, som fick namnet *Abraham Rydberg* (III), inköptes för att segla på långtrader till 1942.

Under krigsåren låg utbildningen nere men återupptogs med toppsegelskonaren *Sunbeam* 1946 till 1952. Nästa elevfartyg blev först Flottans skonert *Falken*, 1952 och sedan tillsammans med systerfartyget *Gladan* för seglingar över Atlanten till Västindien fram till 1956.

Som Stiftelsens ordförande, Tommy Adamsson, i förra numret berättade, lämnas numera bidrag för främjande av utbildning till sjöss eller direkt till personer som seglar i seglande skolskepp.

Tillbaka till 1929. Efter den första samlingen dröjde det till 1932 innan före detta elever åter samlades. Den 1 maj antogs en Instruktion för Besättningen Rydbergsgastarna. Samtidigt valdes till Kapten Carl Leche och till 1:e Styrman Arnold Schumburg. Sammankomsterna den 1 maj, Årsmönstringen, hölls på Alberget med ägarnas benägna tillstånd.



*Besättningen Rydbergsgastarna. Första mönstringen 1932.*

### *Besättningens första mönstring på Alberget år 1932*

Besättningen träffades en gång i månaden i Stockholm för middag och föredrag. 1935 bildades Vestkustens Backlag sedan många före detta Rydbergselever visat stort intresse. Sedan dröjde det till 1960 då Sydkustens Backlag bildades i februari följt av Ostkustens Backlag 1 maj samma år.

Backlagsträffarna – liksom Skeppsorder som utkom redan 1933 – är tillfällena att utbyta minnen och erfarenheter. Besättningen har en central ledning, Befälet med säte i Stockholm, och en Backlagsledning finns för vardera Ost, Syd (vilande) och Vest för de Gastar som bor i respektive region.

Som minnesmärke över Rydbergsepoken på tomten Alberget gavs 1956 tillstånd att där ställa ett stockankare från barken *Viking*. 1960 fick Alberget ny ägare som tillät Gastarna att samlas varje 1 maj. Det gjorde även nästa ägare, som rustade upp hela fastigheten men tog bort Rydbergssrummet i den östra flygeln. 2015 kom en ny ägare som dels inte upplåter marken för Årsmönstring och dessutom beordrade att ankaret skulle tas bort från tomten. Det känns tungt! Ankaret står i dag på Beckholmen i väntan på en ny permanent plats.

Framtiden? Nya Gastar har mönstrat på, Ostkustens och Vestkustens Backlag har regelbundna träffar medan Sydkustens Backlag vilar. Ett sätt att sprida kännedom om Besättningen är de premier, som årligen delas ut till förtjänt elev som seglat i barken *Gunilla* från Öckerö eller *Älva* från Marina Läroverket i Danderyd. Vi blickar mot horisonten!

Vi alla hoppas på fortsatt rekrytering och Gastarnas uppslutning till Backlagen – och inte minst – till *1 maj Mönstringen 2019!*

**Väl mött till traditionell mönstring ombord galeasen *Shamrock* vid Skeppsholmen!**

*Sten Gattberg*





1:a maj 2012 på Alberget. Nya jubelgastarna Sten-Erik Håkansson och Inge Wernersson dekoreras av Kaptenen. Backlagsförman Pelle Brandt vid fanan..



1:a maj 2018 på briggen Tre Kronor



1:a maj 2015 på galeasen Shamrock



## Arnold Schumburg



Mannen som tog initiativet till bildandet av *Besättningen Rydbergsgastarna* var en aktiv herre, som även var med och drog igång *Navigationssällskapet* och *Nordeuropeiska Skolskeppsförbundet*. Han var sjökaptan och reservofficer i Flottan. Han hade

seglat med *Abraham Rydberg* år 1899 och 1900 samt med barken *Tropic* 1901-04.

*Navigationssällskapet* bildades 1922 för att sprida kunskaper om allmänt sjövätt, sjömanskap, sjövägsregler och, navigation bland okunniga ägare av de allt snabbare motorbåtarna. Sällskapet drev en navigationsskola med examination av sina elever långt innan förarbevisen tillkom.

*Nordeuropeiska Skolskeppsförbundet* stiftades 1936 på initiativ av Arnold Schumburg i samband med firandet av Rydbergska Stiftelsens 90-årsdag. Då sändes en inbjudan till en internationell skolskeppskongress i Stockholm till skolskeppsinstitutionerna i de närmaste grannländerna. År 1938 samlades flera skolskepp från förbundet i Stockholm till en regatta.

Andra världskriget hindrade tyvärr fortsatta samlingar. Efter kriget återupptogs samarbetet och 1955

startade *Sail Training Association, S.T.A.* i England. Det första Tall Ships Race ägde rum 1956. *S.T.A.* har sedan vidareutvecklats till dagens *Sail Training International, STI.*

## Skeppsholmsgården utökar sin flotta och sin personal

De ungdomar som får sina första erfarenheter i seglande skolfartyg kan glädja sig åt att Skeppsholmsgården nu köpt en ny vacker skuta, som främst kommer att segla tillsammans med *Lova* i "kolloseglingarna" med de yngsta eleverna, i 10-15-årsåldern.

Jakob Naredi, som ansvarar för Skeppsholmsgårdens seglingsverksamhet säger att det är uppskattat att kunna segla i sällskap med andra skutor under de s.k. kolloseglingarna i Stockholms skärgård. De senaste åren har man kunnat hyra in *Elmy* eller *Anna-Sofia* till de seglingarna. Nu får man en egen skuta som partner till *Lova*.

Nyförvärvet, som fått namnet *Lina*, är en Colin Archer CA40 byggd på varvet i England 1980. 11,95 meter lång och 4,2 meter bred. Maskinen är en Perkins diesel på 81hp. Hon deplacerar 19 ton.

Hon kommer i sommar att segla tillsammans med *Lova*. Arbetet med att anpassa inredningen till verksamheten är i full gång. På sikt vill man också ändra riggen och byta ut Linas bermudasegel mot gaffelsegel som på *Lova* och *Shamrock*.

Jakob meddelar också att Skeppsholmsgården fått förstärkning med två nya medarbetare:

*"Vi har precis fått två nya kollegor som jobbar med fartygsunderhåll. Johan Nilsson är en av delägarna till Anna-Sofia (som vi chartrat in till vårt kollo två somrar) och med gedigen erfarenhet som fartygsnickare. Uffe Ahlberg har också en skuta, Mare Balticum, som han renoverar på sin fritid. Dessutom seglade Uffe mycket hos oss på slutet av 90 och början på 00-talet. Han har bland annat varit styrman på Shamrock och skeppare på Elmy och Lova. Både Johan och Uffe har gått båtbyggarutbildningen på Skeppsholmens Folkhögskola."*

När ungdomarna växt till sig fortsätter flera av dem att segla långseglingar med Skeppsholmsgårdens flaggskepp *Shamrock*, som seglat som skolskepp i snart 50 år. När man hälsar på i segelfartyg någonstans idag så träffar man ofta på någon ombord som börjat som elev i *Shamrock*.

**Sven Dagberg**

## Extrem sjöräddning

### Sydney - Hobart Race 1998

Kappseglingen mellan Sydney och Tasmaniens huvudstad Hobart anses vara seglarnas motsvarighet till bestigning av Mount Everest. Tävlingen i december 1998 blev extrem på grund av otroligt hårt väder. Väderlekstjänsten var lite oroad av ett lågtryck på väg västerifrån mot Bass Strait, men man räknade först med att seglarna inte skulle drabbas av det. Efter det att kappseglingen startat upptäckte man att situationen höll på att utvecklas till full storm med orkanbyar och sände ut en stormvarning.

115 båtar hade startat och 71 av dem fullföljde inte tävlingen utan sökte nödhamn eller sjönk. Efter tävlingen kunde man konstatera att sex man omkommit och ungefär 53 hade skadats mer eller mindre allvarligt. Fem båtar hade sjunkit

Ett stort räddningspådrag drogs igång när nödsignalerna började strömma in. Tre fartyg och flera fisketrålare deltog och totalt 55 flygplan och helikoptrar loggade mer än 500 timmar i luften. Totalt 55 man räddades från sina båtar av helikoptrar. Kostnaden för det hela beräknades till mer än en miljon dollar.

Förhållandena i farvattnen längs Australiens sydostkust är ofta svåra på grund av hårda vindar i "the roaring forties" genom sundet, Bass Strait, mellan Australien och Tasmanien. Där den västliga strömmen genom Bass Strait möter den sydgående strömmen längs ostkusten uppstår dessutom förvirrande sjöhävning med branta vågor och oförutsägbara motströmmar. När sedan den hårda vinden vred mot syd och mötte den sydgående strömmen blev förhållandena extra svåra.

Det verkliga elddopet under den sjöräddningsoperationen fick helikopterbesättningarna och då framför allt ytbärgarna, som i full storm och översköjda av jättevågorna lyckades rädda inte mindre än 55 man ur svårt skadade och sjunkande båtar. För flera av ytbärgarna, varav några kvinnor, var detta deras första skarpa insats efter sin grundutbildning som skett under mycket lugna förhållanden.

En helikopterpilot rapporterade att han befann sig 100 fot över vattenytan i vågdalarna enligt en Radalt, som mäter verklig höjd över ytan, när han mötte vågotoppar som strök 10 fot under honom. Det handlade alltså om nästan 30 meter höga vågor! Tänk dig hur det skulle vara för ytbärgaren att hänga i en wire i full storm 30 meter under en helikopter och överrumplas av sådana vågor!!! Och dessutom försöka hitta en person som spolats överbord och ligger och driver i sin flytväst.

**Sven Dagberg**

## Seglande containerfartyg?

### How 'green' can a product really be, after crude oil has been burned to move it?

Att utnyttja vinden för att minska bränsleförbrukning och därmed miljöpåverkan från maskindrivna fartyg blir alltmer intressant och många mer eller mindre fantasifulla lösningar hittar man vid sökning på Internet. International Windship Association presenterar flera olika projekt och fartyg.

### 100% segel

#### Tres Hombres

Det finns de som vill fortsätta med 100 % segel men hittills i mindre skala. En som seglar sedan 2009 är brigantinen/skonaren *Tres Hombres* som transporterar varor mellan Karibien och Europa. Hon har ingen hjälpmaskin alls. Hon seglar under Vanuatus flagg och därför kan hon fortsätta att segla utan maskin.

Utöver 45 ton last kan hon ta med 8 trainees på sina seglingar. Den fasta besättningen är 7 yrkessjömän..



©TresHombresShipping

#### Ceiba

Ett annat projekt, som ännu inte sjösatts. beskrivs i en artikel i World Maritime News och i svenska Ny Teknik handlar om en tremastad toppsegelskonare Ceiba, under byggnad i Costa Rica av ett företag som heter Sailcargo Inc. Ceiba planeras börja segla 2021 och då trafikera Stillahavskusten mellan Alaska och Peru.

Ceiba ska bli ett träfartyg med Loa 45 m och lastkapacitet 250 ton/350 m<sup>3</sup>. Hjälpmaskineriet på 120 kW ska bli helt elektriskt med batterier som laddas till sjöss med solceller och med hjälp av generator som drivs av de ställbara propellarna. Segelytan är

587 m<sup>2</sup>. Under byggets gång planerar man även att plantera 12 000 träd för att hjälpa till med återskogning i landet och säkra tillgång till virke för framtida skeppsbyggen..

Sailcargo Inc meddelar att de fyra första spanen nu är resta och har sänt oss följande fina bilder på det vackra fartyget.

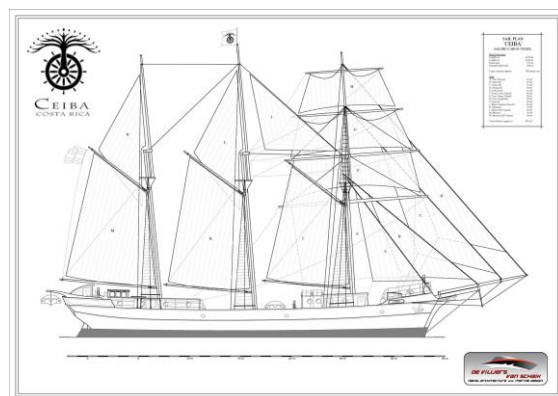


Ceiba

©Pepijn van Schaik from DVS Marine Design (NZ)



©Pepijn van Schaik from DVS Marine Design (NZ)



Ceiba segelplan

©Pepijn van Schaik from DVS Marine Design (NZ)

Mer information om projektet finns på [www.sailcargo.org](http://www.sailcargo.org).



## Hjälpsigel

Hjälpsigel finns av många olika typer, mjuka (traditionella), som drakar (Sky-sails. Se SO 1/2008), som hårda (vingar), som rotorsegel (Flettnerrotorer Se SO 2/2018), turbosegel, vindturbiner eller som i det norska projektet Vindskip genom att utnyttja skrovets form som segel.

Exempel på fartyg i vår närhet som nyligen utrustats med rotorsegel är kryssningsfartyget *Viking Grace*, finska RoRo-fartyget *Estraden*, tyska RoRo-fartyget *E-Ship 1* och danska tankfartyget *Maersk Pelikan*.

De flesta moderna seglen är datorstyrda.

## Vindskip med skrovet som segel

Det norska ingenjör företaget Lade AS har tagit fram och patenterat en helt ny idé om utformningen av ett fraktfartyg, *Vindskip*; som inte liknar något annat som syns på haven.



*Vindskip* ©Lade AS

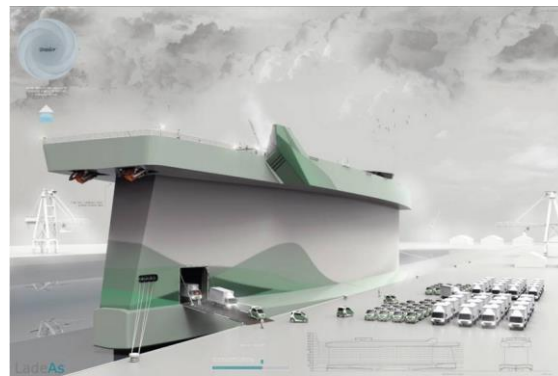
Norrmannen Terje Lade, LadeAS, har skapat det prisbelönta konceptet Vindskip.

Han skriver att en Maersk Broker studie sammanfattar sin syn på framtida fartygsdrift med följande.

Segeldrivna fartyg kommer inte att vara kommersiellt användbara på varierade rutter med specialiserade laster som kräver snabbhet och leveranssäkerhet. Däremot ser man att bulkfartyg med hög lastkapacitet kan passa bättre för segeldrivna fartyg. Farten är låg och ankomsttid flexibel.

Terje bedömer seglande fartygs fart till ca 11 knop. Vindskip presterar 15-16 knop med precis ankomst. Detta gör konstruktionen intressant för helt andra laster, tex bilar.

Terje beskriver Vindskip som en omvälvande konstruktion både över och under vattenlinjen. Skrovet med sin höga, säregna form fungerar i stort sett som en symmetrisk ving. Den är placerat på ett trimaranskrov.



*Vindskip* lossar. ©Lade AS

Trimaranen under vatten består av ett smalt central-skrov med två utriggare med var sitt vertikalt svärd. Detta ger Vindskip minimalt vattenmotstånd och god hydrostatisk stabilitet. Liksom ett flygplan -eller en trimaran – behöver Vindskip initialt fart för att generera drag i det vingformade skrovet. Detta behov kan uppkomma även under färd. Då behövs maskinstöd.

Terje liknar situationen under gång vid en segelbåt på kryssbög. När skrov över och under vattnet arbetar i balans rör sig skeppet genom vattnet med minimalt behov av roderverkan. Behovet av ballast ska enligt Terje gå ner till 20% av ett traditionellt fartygs behov. Totalt ska konceptet ge bränslesparingar på 60% jämfört med traditionellt fartyg. I LadeAS exempel är lasten bilar, så jämförelsen bör göras med dessa fartyg.

Vindskipkonceptet består i sin helhet av tre huvudkomponenter.

- Vindkraftsystemet i skrovet enligt ovan.
- Framdrivningskontrollen.
- Väderanalys och ruttplaneringssystem Vindskip.

Fraunhofer CML, Hamburg, har på LadeAS uppdrag skapat en Weather Routing Module exklusivt för Vindskip. Systemet väger in alla relevanta data; dvs främst analyser av meteorologiska och oceanografiska prognoser. Detta innebär dynamiska beskrivningar av vind, strömmar vågor och dessas förändringar för fartygets planerade och verkliga rutt.

Som seglare och Gast ser jag hela den värld av frågor öppna sig som rör sjömanskap, seglandets villkor och tex allt som ingår i begreppet överhandsväder. Vi kanske kan få höra mera om detta och Vindskip i framtiden.

*Claes Planthaber*

## Kattastrofen

Historien tilldrar sig på den tiden då fartyg var fartyg och ej fyrkantiga transportmaskiner. Nostalgi? Nej, endast för att sätta läsaren in i miljön.

Alltnog, vårt fartyg var en shelterdäckare med back, midskeppshus och "raised poop". På shelterdäckets babordssida, mellan maskinkappen och utsidan, var stuertens förråd belägna i en lång gång. Skottet mellan gången och förrådet var ca 10 cm tjockt, isolerat mot hettan från maskinkappen. I denna isolering trivdes skeppsråttorna och mössen alldeles förträffligt, nära som de hade till all livets nödtorft.

I gångens längst bort belägna ände förvarades ölbackar med tömda Preppens och Tuborg. Det blev en hel del på en 6-månaders rundresa. Skam till sägandes var vi kanske ej så omsorgsfulla i surringen av ölbackar med tömda glas som när det gällde de ölbackar från vilka man ännu kunde finna vederkvickelse. Och det var ölbackar av trä, stålbandade, rejäla don, tunga och vassa i kanterna.

Här nere trivdes också skeppskatten, en gråvitbrun spräcklig sak, som smugit sig ombord i något obevakat ögonblick. Ärrad och erfaren var han, endast halva svansen fanns kvar och ett öra var bortslitet. Med lätt vaggande gång parerade han alla kast på skutan som "Sjöberg" kunde komma med. Katten fann sig väl tillrätta. "Hyran drejade och kocken backade ut".

Men så hände "kattastrofen". I en rykare på Sydki-nesiska sjön skulle vår katt sticka in högertassen efter en mus mellan ett par ölbackar, som stod slarvigt staplade i gången. I samma ögonblick gör fartyget en överhalning åt styrbord, ölbackarna skiftar och högertassen kom i beknip.

Som tur var hade vår stuert ej gjort sin sista rond för kvällen och då han kommer ner i förrådet får han se katten sittande fast som i ett skruvstäd. Hökaren kallar snabbt på hjälp, skiftar ölbackarna, får loss katten och bär upp honom till sjukhytten.

I sjukhytten togs den fräsande och morrande katten om hand av "skeppsläkaren", 2:e styrman. Denne kunde endast konstatera att tassen inte gick att rädda. Återstod bara att amputera. Styrman och timmerman, en 2-meters bjässe från Tjörn, med händerna stora som BA:s T-bone steaks, slog sina kloka huvuden ihop. "Du amputerar - så ska jag göra en protes", sa timmerman.

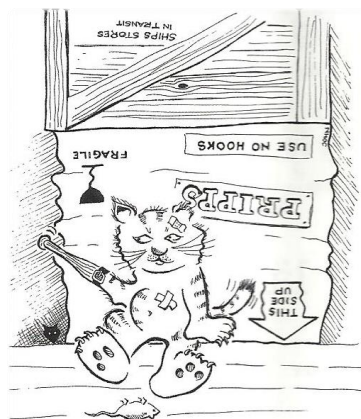
Med var sin stadiga Johnnie Walker innanför bältet gick de till verket. Katten spändes fast, instrumenten kokades och tassen kyldes ner. Försiktigt lossades skinnet varpå benstumpar och "innanmäte i tassen avlägsnades. Skinnet veks över såret, syddes fast och snyggades till, allt under stränga sterila former.

Katten fick ligga kvar på sin spännbräda över natten under periodvis tillsyn av den avgående vakten. På morgonen var katten full av fighting spirit, morrade och fräste och uppenbarligen tyckte han sig inte längre behöva ligga på intensiv. Han släpptes loss och linkade ner till sina domäner. Där väntade en stor skål kondenserad mjölk spetsad med en aning Svart Renault på honom (Gu' vet varifrån han fått sina vanor!)

Så var det då protesen. Timmerman letade fram en bit prima teak ur sina gömmor, egentligen avsedd till en liten båt till ett syskonbarn på Tjörn. Men timmerman var känslig och djurvän; den som sett dessa stora grova labbar hantera ett stycke fint trä, stryka ryggen på en skadad sjöfågel eller föralldel med största försiktighet lyfta ett bräddfullt, skört glas till sin mun vet vad "känsla" vill säga.

Timmerman karvade och skar; det blev en fin liten tass, ca 4 cm "all over". Han skonade den övre ändan med bästa sextantsämskskinn, som också fick lämna material till fastspänningsremmarna. Sedan sattes den på katten. Denne tittade misstänksamt på både andren och timmerman, tog några provande steg och slank sedan hastigt bakom ett hörn. Hur skulle det här gå?

Det dröjde tre och ett halvt dygn innan vi hörde - ja hörde - katten komma fram. Något så ömkansvärt och vilset, tillintetgjort och tillplattat till katt har aldrig skådats! Han hördes ju! Tiss, tass tiss, duns. Tiss, tass, tiss, duns. Han, tidigare mössens skräck och fasa! Hur skulle han kunna göra rätt för sin lördagsranson?



Timmerman försökte trösta honom, stuert lovade att han skulle få behålla ransonen, alla ömkade honom och sa "vi ska hjälpa dig hålla efter mössen". Inget tycktes hjälpa, yrkesstoltheten hade fått en knäck. Katten led.

Så en dag när jag gick av vakten klockan åtta på kvällen och tog en tur ner i massen för nattsmörgå-



sen, mötte jag stueren. ”Kom”, sa han, ”kom får du se”. Sakta och försiktigt smög vi nerför lejdaren till proviantförrådet. Och där satt katten vid ett av mushålen i skottet, tyst och stilla med högertassen lyft som till hugg. Bredvid låg tre eller fyra muslik ordentligt uppradade. Fram ur hålet stack plötsligt ett litet mushuvud och pang! Likt en domedagsklubba föll högertassen av bästa Bangkok-teak i huvudet på den arma musen. Rafs in med vänstertassen, ut med musen och så lyftes klubban igen i väntan på näst. Han klubbade mössen!

Lika sakta som vi kommit ner drog vi oss tillbaka. Påföljande dag tredubblade stueren ransonen av Svart Renault i den kondenserade mjölken. Men det skulle han inte ha gjort. En trä/trebent katt, bra ”på örat”, som försöker ta sig fram på ett ståldäck vilket slingrar och häver kan bara sluta på ett sätt.

På måndagsmorgonen fann stueren vår vän ljudligt kattsarkande bredvid sin mushög. Stueren makade katten tillrätta på ett par svetraggar, justerade träbenet som kommit på sned och lämnade den sedan att sova ruset av sig. Med tanke på de vedermödor vår katt utstått slapp han straff, men fick i fortsättningen nöja sig med Carlshamns flagg i sin lördagsgrogg.

**Lennart Granquist**

*(Tidigare befälhavare i Ostasiatiska Kompaniet*

Ur *Bogsvall* nr 2/3 2018

## Sail Training International

Organisationen, STI, som bland annat organiserar Tall Ships Races varje år har en ny och mer överskådlig hemsida.([sailtraininginternational.org](http://sailtraininginternational.org)) med mycket intressant information.

Hemsidan är uppdelad i två huvuddelar där den ena presenterar organisationen och dess verksamhet och den andra ”Sail on board” vänder sig med råd och tips till ungdomar och andra som är intresserade av att segla med.

I STI’s ledning finns nu två svenska representanter, Lillian Westerberg som styrelseledamot och Matilda Dagberg som vice ordförande i Youth Council.

Under ”Sail on board” finns också en del med bloggar, varur vi saxar följande.

### Why I keep sailing: Magic and mermaids

***It’s no secret that we’re pretty big fans of adventures at sea here at Sail On Board and there’s nothing like setting out on the***

***oceans for the very first time. But what is it about life at sea that keeps people coming back for more?***

To help answer this question, we have teamed up with the Sail Training International Youth Council to see why they fell in love with the world of Small Ships and Tall Ships. In this series of blogs named ‘Why I Keep Sailing’, members of the Youth Council will share their experiences that have kept the sailing spirit alive for them.

Matilda Dagberg took part in her first voyage when she was 10 years old and was hooked immediately. Since then she has sailed on 11 different vessels, *Christian Radich* (Norway), *Tre Kronor af Stockholm* (Sweden), *Georg Stage* (Denmark) and *Stad Amsterdam*(Netherlands) are just some of the ships she has sailed on as trainee, volunteer and crew.

When she is not sailing, she studies business and is the Vice Chairman and Swedish representative for the Sail Training International Youth Council.

### MATILDA’S STORY...

They say a picture paints a thousand words and yet I have never managed to capture the magic of sailing in a single picture so I’ll just give it to you in words...

### NIGHTWATCH

I’m going to take you on a night watch just off the Spanish coast onboard the Norwegian Class A Tall Ship, *Christian Radich*. It is 4am on deck and you are met by the other watch that is ready to go to bed. All of the crew are excitedly joking, so you get to start your shift laughing. All sails are set on this magnificent square rigger and a warm Spanish wind is blowing steadily from the aft bringing perfect weather for only a t-shirt and shorts (for a Swede this is magic in itself, a t-shirt at night??).

In the middle of the ocean there is no light pollution so you can see all the stars, and I mean ALL of them.

The wind has not shifted lately so we sit down on deck to do a little teaching, but soon enough we end up on our backs just looking at the stars. There are so many of them that it seems unreal, almost magical. It’s one of those moments that you never want to end and yet this particular night just kept getting better and better.

### BIOLUMINESCENCE

All of a sudden the lookout calls “dolphins at the bow”. In the darkness of night that can only mean one thing, the dolphins are swimming in bioluminescence!

For those of you that have never seen this, it's as if the millions of stars in the sky seem to become part of the ocean. Anything moving in the water will light up, this means the bow wave from our ship glitters and shines.

The dolphins move with ease in the water, playing at our bow. They light up like diamonds and it's as if they have long flowing, glittering hair. The sight of them is enough to make anyone believe in mermaids. When they eventually leave us as glittering streaks in the water, they take the stars above with them and replace them with the grand colourful beauty that is a sunrise at sea.

It's as if the whole world wakes up and the sky turns into a beautiful painting, mixing with hues of pink and orange. Then when the sun finally rises it's as if the entire ocean has caught fire.

The magic of sailing isn't all about sunrises and stars, I won't lie to you, sometimes it's rainy and cold. Those days are special in their own way though, or I would never have kept sailing.

The magic lies in the moments, the moment when your new friend opens up and tells you really personal stuff or seeing them and your fellow trainees grow more confident. It's in the wordless teamwork, the caring shipmates and the power of the wind in the sails of a Tall Ship.

What really captures the magic of sailing though, is when all those moments come together. The calm days and the stormy, the people from all over the world and the amazing experiences.

**This is why I sail, because the magic never ceases to amaze me!**

## Styrman Pelle i Fyrisån

Under en resa till Karibien tog löjtnanten Pelle Malmgren ledigt från Flottan och mönstrade som andre styrman på *Sunbeam*. Hans loggbok från resan finns i Rydbergsgästarnas arkiv.

Pelle avled i januari i år efter ett händelserikt liv. I Flottan hade han mest haft att göra med verksamhet under vattenytan som ubåtsman och dykare. Bland annat var han chef på Flottans enda miniubåt, *HMS Spiggen*, som inköptes från England 1958. Pelle fick uppdraget att leda en grupp som reste över till England för att köpa, utrusta och lära sig utnyttja den typen av ubåt.

Båten fraktades över till Göteborg ombord i ett fraktfartyg och gick sedan genom Göta Kanal vidare till ostkusten. Den resan väckte stor uppmärksamhet och jag minns väl Pelles roliga svar på intervjun i Sveriges Radio om uppmärksamheten. Jag

hade lärt känna Pelle under min dykarutbildning och kände genast igen rösten.

**"Jag förstår precis hur kapten Anderson på *Nautilus* kände det när han kom till New York efter resan under nordpolsisen. Det måste ha varit som när vi kom till Töreboda"**

### "Att segla uppå Fyrisån i undervattensbåt"

När Pelle nu hade tillgång till en ubåt som kunde uppfylla visdiktaren Ulf Peder Olrogs önskan "att segla uppå Fyrisån i undervattensbåt", så varför inte göra det. Sagt och gjort. Några år senare tog Pelle *Spiggen* ända upp till ett TV-bevakat besök i Uppsala. Han lär ha underhållit åskådarna med att sitta på däck och sjunga Olrogs visa.

Eftersom det var fråga om en ubåt så tyckte publiken att den ska väl kunna dyka också. Pelle gav med sig och tog ned *Spiggen* till Fyrisåns botten. Det skulle han kanske inte ha gjort! *Spiggen* sögs fast i dyn och Pelle hade ett tuftt jobba att få loss henne för att kunna komma upp till ytan igen.

Sven Dagberg

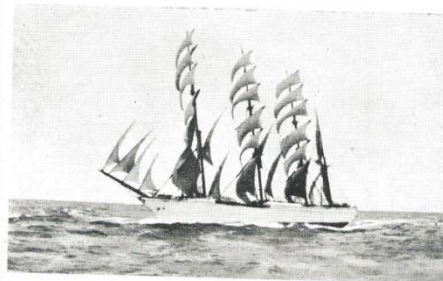


## Hertiginnan och Kaptenskan

Ulla-Lena Lundberg text och Pamela Eriksson foto  
Förlaget, Borgå 2017

Ulla-Lena Lundberg, prästdotter från Kökar, är en framstående finländsk författare, som skrivit den mycket läsvärda trilogin om åländsk segel- och färjesjöfart: *Leo*, *Stora världen* och *Allt vad man kan önska sig*.

Lundberg har nu skildrat åländske redaren Gustaf Eriksons flaggskepp, 4-mastbarken *Herzogin Cecilie* sista resor.



Sven Eriksson hade fått befälet 9 endast 29 år gammal för att han var en så utmärkt seglare. *Herzogin Cecilie* seglade Port Lincoln – Plymouth på utmärkta 86 dygn och vann 1936 års vetekappsegling. Kaptenen beslöt, att redan på ankomstkvällen 23 april gå till sjöss från Plymouth, trots skymning, dimma och SSV 2-4 Beaufort, med kurs ostvärt.

I gryningen den 24 april 1936 drevs hon in mot kusten innanför Eddystone Rock och strandade. Trots omfattande bärgningsförsök bröts hon ner till vrak. En liten del av lasten, som var försäkrad, kunde lossas, men det mesta ruttnade stinkande bort.

Pamela Bourne, var en mycket berest engelsk journalist, som seglade med *Herzogin Cecilie* vintern 1935 från Spencergulften och även hela sista resan 1935-36, nu som nygift kaptenska.

Pamela har fina skildringar av livet ombord som passagerare. Hon lyckades även få arbeta i 1:e styrman Elis Karlssons vakt som "Nils" och kunde då ingående skildra, i text och utmärkta foton, det ständiga slitet ombord med brasshalning (*HC* saknade brasswinchar), bärga segel och allt annat arbete i en 4-mastbark i alla väder, från stiltje till isiga snöstormar. Pamela som kaptenska ger många fina närbilder i text och foton av sin make.

Pamela skildrar ingående strandningen på den ökända Devonkusten. Det var en världsnyhet. "Honeymoon ship on the rocks" var endast en av många rubriker. Pamela, som rutinerad journalist och gift med kapten, tog hand om mängder av journalister och massor av nyfikna, som kaptenen inte ville, var bra på, eller hade tid med.

Lundberg har gjort intressanta utdrag ur arkiv och olika korrespondenser. Från redaren, Gustaf Erikson, kom oftast brev med mycket ampra och hårda ord om bristfällig och långsam ekonomisk redovisning, ständiga uppmaningar om sparsamhet. Man får även läsa utdrag ur Sven Erikssons ganska knapphändiga svar.

Lady Bourne hade stora planer för sin dotter Pamela, som var presenterad vid engelska hovet. Lady skrev till dottern upprepade, stenhårda fördömanden, av giftermålsplanerna med "en finsk sjöman och lyckosökare av värsta sort, med tölpigt blod i ådrorna". Giftermålet skedde dock hösten 1935 i Nystad med fin fest ombord och även hos mäklaren när man som brukligt var, gick in till Köpenhamn för komplettering före avfärden mot Australien.

Paret flyttade i juli 1936 efter avslutat bärgningsarbete till Pellasgården vid Lumparen på Åland, där två barn föddes. Familjen blev kvar där under hela andra världskriget. Någon mer sjötjänst efter den hemska förlusten och båda makarnas stora saknad efter *Herzogin Cecilie* blev det inte.

Familjen emigrerade till Kapstaden efter kriget. De drev där en äppelfarm. Sven blev dessvärre illa stångad av en tjur och hann inte bli frisk, förrän han drabbades av cancer och dog 1954, endast 51 år gammal.

Boken på 200 sidor innehåller 100 sidor med utmärkta fotografier tagna av Pamela, några från

Ålands Sjöfartsmuseum. Köp (ca 250 kr) eller låna och läs är mitt råd!

*Sverker Westin*

## Navigering för 100 år sedan

Den som är road av rubricerade ämne kanske kan finna ett och annat av intresse i två artiklar publicerade i *Records of the Canterbury Museum*, Volume 32, 2018. Artiklarna handlar om hur navigeringen gick till under Shackletons expedition till Antarktis 1914-1916. Fartyget fastnade i packisen i Weddellhavet och sjönk efter tio månader. Besättningen på 28 man lyckades efter stora vedermödor med hjälp av tre livbåtar så småningom ta sig till Elefantön. Därifrån seglade 6 man i en livbåt under mycket svåra förhållanden de 800 sjömil till Sydgeorgien, där hjälp till de kvarvarande männen kunde hämtas. Det finns flera böcker att läsa som beskriver alla umbäranden expeditionen fick utstå, men dessa artiklar är de första som i detalj behandlar navigeringen. Artiklarna finns på

<https://www.canterburymuseum.com/research/records-of-the-canterbury-museum/records-of-the-canterbury-museum/>

*Lasse Bergman*

## Överbord – sanningar?

En författare, Lars Berge, söker sanningshalten i vad hans morfars far råkade ut för. Under segling från Australien 1915 var han matros i norska barken *Alcides* då han i en svår storm spolades överbord av en våg. Nästa våg sög ombord honom igen!

Nu undrar författaren om det kan vara sant och i så fall om det hänt andra?

Vad säger Gastarna? Skriv till Redaktören och berätta om och vad ni vet.

*Sten Gattberg*

## Kalendarium

Årsmönstring i Stockholm	1 maj
Backlag Ostkusten	30 september, 25 november
Backlag Vestkusten	Enligt senare order
<b>Manusstopp Skeppsorder nr 3</b>	<b>25 augusti</b>





## FLAGGAN I TOPP

### April

8 Anders Billström	95	O
9 Björn R Lindgren	70	O
21 Håkan Walin	80	O

### Maj

14 Torbjörn Bragderyd	65	O
24 Johan Öhlin	85	O

### Juni

14 Lars E Blomqvist	75	O
23 Bengt Malm	75	O

### Juli

12 Björn Ericson	65	O
28 Jan Svanström	75	O

### Augusti

9 Lennart Lundh	80	V
26 Jan Engström	80	O

### September

4 Bengt Oscarius	75	O
17 Bengt Sundström	90	O
28 Lennart Magnusson	75	O

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens adress finner Du i rutan här intill.

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till [joegrnath@gmail.com](mailto:joegrnath@gmail.com)

## HEMSIDA, EPOST

Besättningens hemsida är i gång. Adressen är [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se).

E-postadressen är [info\(at\)rydbergsgastarna.se](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se)

## MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2019 är 250 kr

## SKEPPSORDERS REDAKTION

E-post: [svendagberg@telia.com](mailto:svendagberg@telia.com)

Telefon/sms: 070-346 94 74

Skeppsorders senare årgångar från och med nummer 1/2007 kan man nu även läsa på Rydbergsgästarnas hemsida



### Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>	60:-
Engelsk sjömanskniv	800:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgästarnas Plusgirokontonummer 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 50:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

Bårtäcke (blått) med Besättningens emblem finns för utlåning. Kontakta 1:e Styrman.

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82
	<a href="mailto:sten@famgattberg.se">sten@famgattberg.se</a>	
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61
	<a href="mailto:f6abian@icloud.com">f6abian@icloud.com</a>	
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38
	<a href="mailto:hakan.granander@gmail.com">hakan.granander@gmail.com</a>	
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64
	<a href="mailto:joegrnath@gmail.com">joegrnath@gmail.com</a>	
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45
	<a href="mailto:peter.alund1@gmail.com">peter.alund1@gmail.com</a>	
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20
	<a href="mailto:claes.planthaber@gmail.com">claes.planthaber@gmail.com</a>	
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00
	<a href="mailto:lars.lundberg@usonmarketing.eu">lars.lundberg@usonmarketing.eu</a>	
Lättmatros	Vakant	

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29
	<a href="mailto:pelle@pellebrandt.se">pelle@pellebrandt.se</a>	
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08
	<a href="mailto:olamanhed@gmail.com">olamanhed@gmail.com</a>	

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3
	111 48 Stockholm
e-post	<a href="mailto:info(at)rydbergsgastarna.se">info(at)rydbergsgastarna.se</a>
Hemsida	<a href="http://www.rydbergsgastarna.se">www.rydbergsgastarna.se</a>
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath
	Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala

Tryckt hos Haninge Kommuntryck