



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGÄSTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 88	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Lars Bergman	Sten Gattberg	2020
	Claes Planthaber		

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

ÅRSMÖNSTRINGEN 2020 SENARELÄGGS!

Ett drastiskt beslut är taget. Vid Skeppsråd den 16 mars beslutade Befälet att senarelägga årsmötet 2020 till, i första hand, efter sommaren. Anledningen är utvecklingen av Corona-pandemin och med beaktande av Folkhälsomyndighetens bedömande av riskfaktorer. Utgångspunkten för beslutet är Gastarnas åldersstruktur, med en stor del i eller nära riskgruppen. Den information som ligger till grund för denna drastiska åtgärd är bland annat att smittan nu anses finnas allmänt spridd. Även formerna för sammankomsten har varit med i riskbedömningen.

Denna vår är olik alla andra – ingen Årsmönstring och ett allmänt inskränkande av mötes- och rörelsefriheten. Ingen vet hur länge ovissheten kommer att vara och dagligen kommer nyheter om utvecklingen av virusets härjningar och inverkan på hela samhällets olika funktioner.

En tradition fortsätter – *Skeppsorder* kommer ut i pappersutgåva och parallellt som e-post. När vi hittar en enkel form för digital version kan det vara kostnadsbesparande. Men det viktiga är att värna om den sammanhållande länken för oss Rydbergsgastar.

Det är viktigt att alla Gastar betalar mönstringsavgiften 250 kr – före 30 april!

Gladan har vinterseglat med marina och civila elever i de kanariska farvattnen. Marinchefen har nu beslutat att *Gladan* skall avbryta pågående utbildningsexpedition och segla direkt hem. Anledning är att det är svårigheter med flyg för både elev- och besättningsbyte och annat i virusets spår.

Falken har fått årsöversyn på Ö-varvet, Öckerö, och börjar rustning för att den 18 maj komma till Stockholm och kajen vid Vasamuseet. Tyvärr ges ingen möjlighet till segling för Gastarna.

Gunilla och Älva avbryter också sina vinterexpeditioner och seglar hem.

Planerna för Tall Ships' Race är att i år segla i Atlanten mellan Lissabon, Cadiz och Dunkirk, så Östersjön får vänta till 2021.

REKRYTERA MERA! – uppmanas Gastarna göra. Nästa generation är efterfrågad!

Sten Gattberg

NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade år 1970 till Jubelgastar.

Lars Bergman	<i>Falken</i>	O
Torbjörn Bragderyd	<i>Falken</i>	O
Lars-Göran Nyström	<i>Gladan</i>	O

Finns Gast som seglat före 1970 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.

Kalendarium

Ostkustens Backlag	enligt senare order
Vestkustens Backlag	enligt senare order
Rodd allmogeåtar, Stockholm	28 maj
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 3/2020	28 augusti
Tommy Adamsson berättar om Rydbergska	
Stiftelsen under segel ombord i <i>Tre Kronor</i> , enskild anmälan	3 juni
Årsmönstring	enligt senare order

Rodd med allmogeåtar

Intresserade av rodd med allmogeåtar är vänliga att notera in torsdagen den 28 maj i almanackan.

Vi har möjlighet att ro i två åtar med utgångspunkt Nya Djurgårdsvarvet innanför Beckholmen. Åtarna är omkring 6 meter långa med 6 åror eller med andra ord 6 roddare samt en styrman per åt. Åtarna tillhör Beckholmsroddarna.

Vi träffas på Nya Djurgårdsvarvet den 28 maj kl. 1630 (buss/spårvagn till Skansen) för genomgång av reglementet *Tjänsten i Allmogeåtar* och därefter rodd. Efter rodden, som vi avgör längd/tid själva men förmodligen max 45 minuter, tar vi oss en öl antingen på Lilla Hasselbacken eller på Skroten (ligger näst intill bryggorna) - för de som uppskattar detta.

Datum torsdagen den 28 maj

Kl. 1630 Samling vid kaj (nära Rest. Oaxen), Nya Djurgårdsvarvet

Kl. 1700 Rodd

Kl. 1800 Förtöjd. Lite öl för den som så önskar.

Flytväst är obligatorisk. En del som rör dessa åtar uppskattar sittunderlag och handskar, som då medtages.

Svar om deltagande senast den 20 maj till 2. Styrman Håkan Granander på email: hakan@granander.net, eller mobilen: 070-1303038. Ring gärna om Du har några frågor.

Guy Roswall, tidigare Backlagsförman i Sydskustens Backlag, har begärt att få mönstra av, av åldersskäl. Besättningen Rydbergsgastarna framför ett stort och varmt tack för alla ansträngningar och initiativ att hålla igång Backlaget. Tyvärr har det varit mycket svårt att kunna samla Gastarna inom Backlaget – ett vidsträckt område från Småland till Halland – i tillräckligt antal. TACK Guy!
Kapten

Sjöofficerskadett Patrik Haglunds dagbok 1884

Sverker Westins morfar Patrik Haglund, född 27 maj 1870, har lämnat efter sig en dagbok skriven i en kontobok, där det finns en mycket skickligt ritad bild i blyerts av HMS korvetten Norrköping, som han och sju andra kadetter seglade i från maj till juli 1884.

Patriks far Emil (1837-1901), praktiserande läkare, var även en ansedd entomolog (insektsforskare). Han hade som ung seglat med ostindiefarare till Batavia och andra länder i Bortre Indien. Han hade skapat en betydande insektsamling av stort vetenskapligt värde, en stor del av samlingen donerade han 1896 till Naturhistoriska Riksmuseet i Stockholm. En del av samlingen såg jag med beundran och med skräck, när jag som barn hälsade på hos min kusin Göran Hermelin. Fjärilar, som var spetsade på nålar och ordnade systematiskt, i fina lådor i ett vackert träskåp. Detta skåp ärvde Göran Hermelin. Skåpets vidare öden undandrar sig min vetskap.

Hade Patriks fader berättat om spännande seglatser, eller fanns det annat, kanske kamrater, som fått Patrik Haglund, att söka som sjöofficerskadett?

Fartyget HMS Norrköping sjösattes 1858 som fregatt. 145 m lång, 1450 tons deplacement, 1700 kvadratmeters segelyta, 32 kanoner och 300 mans besättning. Det var det sista svenska, enbart seglande örlogsfartyget och som byggdes i trä. Modifierades till korvett 1868.

Texten i dagboken är skriven med en vacker pictur med blyerts, som ibland är ganska klen, ibland svårtydd. Jag har tagit mig friheten, att göra mycket obetydliga justeringar av texten, kommantecken har jag ibland satt dit. Gammalstavningen har behållits. Den avskaffades 1906.

Direkta citat är i rak text, mina kommentarer är kursiverade.

Första sidan är en kassabok, som inte blir mer än en enda sida. Svårigheten med kassaboksförande fanns alltså redan på morfars tid.

Det framgår klart att kadetterna seglade på befälssidan, och ej började som senare tiders aspiranter. Kadetterna fick därigenom inte en så bra inblick i allt ombord.

Ång-tågresan från Norrköping 22 maj 1884 till Karlskrona, som tog 25 timmar och krävde måltider för 1,5 kronor i Norsholm, Alvesta med övernattnin 1,5 kr och i Emmaboda.

Pennknif i Karlskrona 1,25 kr 23/5.

Najning i fockmärsen 24/5 2 kr. Jag tror detta var en form av "inkilningspeng" för kadetterna. Frimärken 26 o 28 maj 0,12 kr vardera.

1 krona 1884 motsvarar i dagens penningvärde 60 kronor.

Slut på Kassaboken.

Nutida sjömän, särskilt långresefarare, kan känna igen sig i en del av morfars noteringar.

År 1884

20/5 I dag firades min 14-åriga födelsedag, ehuru min egentliga födelsedag inte är förrän nästa tisdag. Jag fick åtskilliga saker som presenter, bland annat: En stor tårta, en plånbok, en anteckningsbok, Tidning för Idrott m friluftslif.

Torsdag 22 maj reste jag hemifrån 1,24 em, åt middag vid Norsholm, framkom till Alfvesta 11,3 e.m. Låg öfver natten. Alfvesta 9,10 förmiddagen därifrån och ankom kl 2,55 till Karlskrona fredag 23/5.

Jag kom nästan genast ombord och instufvade mina saker. Sedan fördes de tunga kistorna iland. För första gången låg jag i hängmatta. Mitt första intryck var stor oreda och förvirring.

Fredag 23 maj. Första dagen ombord brukar ju oftast vara minst sagt hektisk, vi må därför ha överseende med att intet noterades.

Lördag 24 maj. Det var meningen, att vi skulle seglat i dagningen, men vi fingo ej segla förrän klockan 2 e.m. Då vi vid 3 tiden passerade Kungsholmen, gafs salut från vårt fartyg hvilken besvarades från fästningen. Innan vi afseglade från Karlskrona togo vi lots ombord, hvilken lemnade oss vid pass klockan 6 e.m. Denna natt fann jag mig bättre i hängmattan. Frukost kaffe, köttsoffa och stekta flundror till middag. Till kväll kaffe.

Söndag 25 maj. Jag gick upp som vanligt kl 6 f.m. På förmiddagen hölls en kort gudstjänst på däck. Fram på qvällen kommo vi in i Öresund, hvarest vi på qvällen ankrade. Jag hade vaken mellan 8 f.m. till klockan 12 middagen. Buljong med grönsaker i. Oxstek med sås och potatis, samt till efterrätt mycket god syltpannkaka. Frukost Choklad. Qväll Thé.

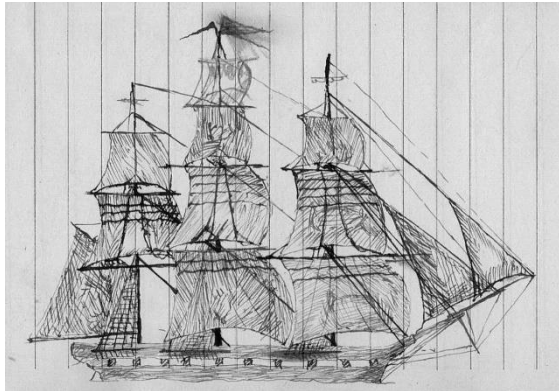
Måndag 26 maj. Tidigt ½ 6 f.m. gingo vi till segels. Jag såg Köpenhamn och Malmö. Fram på middagen ankrades åter. Skref ett långt brev på middagen hem till Norrköping på 8 sidor. Middag Köttsoffa, kalops med potatis. Frukost Kaffe, Qväll Mjöl.

Tisdag 27. Vi gringo till Segels ½ 9. Som vi hade rätt motvind måste vi kryssa uppför Öresund och det var allt annat än trefligt. Första gången vi hade exercis. Jag hade vakten från klockan 8 förmiddagen till 12 middagen. Strax före middagen kom en störtkur efter hvilken vinden nästan mojnade ut. Till middagen Ärtter med fläsk samt plättar med sylt. Frukost kaffe. Qväll Thé.

På sidan om texten står Jag fyller 14 år.

Vi lågo halfva dagen för stiltje i sundet. Ankrade på qvällen utanför Landskrona.

Onsdag 28 maj. Gingo till segels på morgonen. Ankrade åter på middagen utanför Helsingborg. Jag fick ej gå iland. Till middag fingo vi Stekt sill med oskalad potatis, samt fruktsoppa.



Torsdagen 29 maj. Gingo till segels på natten. Jag slapp vakten hela natten, emedan jag hade svår bröstvärk och hostade förskräckligt. Jag rådfrågade doktorn angående mitt bröst. Jag fick lof att gå och lägga mig och låg hela dagen. Klockan 12 mötte vi en norsk bark, hvilken så fort han fick se att vår flagg var Svensk, hissade (*heter halade ned*) han ned den innan han kommit på halfva stängen med den.

Fredagen 30 maj. Passerade Skagen. Der sågo vi ett vrak, som hade strandat på ett ref. Det var en 3-mastad ångare, som troligen i tjocka kommit för nära tornet. Hela förmasten med back hade blifvit skild från den öfriga delen av fartyget. Utmärkt väder hela dagen. Nästan stiltje.

Lördag 31 maj. Fortfarande sjuk. Fick gå upp på däck en liten stund. Nästan stiltje. På Pingstaften hade besättningen och kadetterna mycket roligt. Musiken spelade dansmusik på backen och der dansades det väldeliga, efter hvad jag hörde från däck åtminstone. En båtsman och en matros hade klädt ut sig. De hade kläder af flaggor, segelduk o.s.v. Ett par mynningskapell tjänade som hufvudbonader. Här och skägg utaf tjärat dref fulländade klädseln.

Söndag 1 juni. Pingstdag. På förmiddagen hölls gudstjenst, som jag dock knappt fick höra något utaf, ty jag låg sjuk i messen, men enär den hölls på batteridäcket, hörde jag dock något. På qvällen, liksom föregående dag, lek och dans på backen. Passerade Christiansand.

Måndag 2 juni. Annandag Pingst. Jag fick vara på däck en stund. Vi voro mitt i Nordsjön. Temligen svår sjö, så att skutan stampade rätt mycket. På förmiddagen passerade vi en fransk fiskarebåt, som hälsade med flaggen. Den drog upp torsk i långa banor.

Tisdag 3 juni. Fick jag vara på däck. Allting gick sin jemna gång, så att jag har egentligen intet att skrifuva.

Onsdag 4 juni. Jag var något sämre, men fick vara på däck. Äntligen kl 5,15 f.m. varskodde utkiken på fockkrån "Land förut." Påföljande natt mellan den 4:de och den 5:te Juni gingo vi in i hamnen till Leith.

Torsdag 5 juni. Jag var ännu sjukskriven, men var dock nästan bra. Här hade jag mycket att beskåda. Ingen av oss kadetter fick landpermission. Jag hade likväl ej tråkigt, ty jag hade mycket att se på. På middagen saluterades engelska flaggen, som svajade på Edingburg Castle med svenska salut (21 skott), som besvarades från slottet. Senare gafs salut (11 skott) för svenske generalkonsuln, vilken salut besvarades från land. På eftermiddagen kom generalkonsuln ombord. Då han afreste sköts 1 skott.

Fredagen 6 juni. I dag blef jag utskrifven från sjuklistan, som väl var, ty annars hade jag ej fått gå iland. Vi fingo landpermission, vakten också. I land hade Sven R och jag mycket roligt. Först följdes vi åt alla åtta under leutnanterna Askers och Ekströms beskydd. Vi foro upp till Edingburg, där vi sågo åtskilligt. Sedan voro vi bjudna på lunch hos generalkonsuln. Den var mycket fin och förresten rätt liflig.

Lördag 7 juni. I dag fingo vi återigen landpermission. Ringborg och jag hade ofantligt roligt. Bland andra saker som vi sågo var en hval, samt ett stort historiskt muséum. Jag köpte rätt mycket saker, att taga med mig hem. Jag åt också rysligt mycket frukt, Bigarråer, jordgubbar m.m.

Söndag 8 juni. Vi fingo ingen landpermission, så vi hade förfärligt tråkigt hela dagen.

Måndag 9 juni. I dag lättade vi ankar. En skotsk bogserbåt med namnet *Blue Jacket* bogserade oss ut ur den trångaste delen av Firthviken. Han tog inte mer än 4£ för besväret. Men det var ej heller lång väg han bogserade oss. Sedan han öfvergifvit oss, fingo vi kryssa för temligen svag bris hela qvällen, samt påföljande natten.

Tisdag 10 juni. Vi fingo fortfarande kryssa, men för tämligen hård bris. För öfrigt gick allt sin jemna gång, så intet var idag att skriva.

Onsdag 11 juni. Lika med föregående dag. Vi sågo en hval. Det var en stor bjässe! Jag såg för första gången ett par tumlare.

Torsdag 12 juni. Alldeles stiltje. Ett par fiskare kom ombord för att bjuda ut fisk, men som de ej fingo taga penningar för sin fisk, fingo de i stället färskt kött, salt fläsk, samt bröd och brännvin som betalning.

Fredag 13 juni. På morgonen nästan ingen vind. Friskade i något på förmiddagen. På eftermiddagen under exercisen föll en man öfver bord. Han räddades dock fast med nöd. Hade han legat i 1 minut till, hade han sjunkit. Han var redan under vatten, när han upptogs i babords låringsbåt.

Lördag 14 juni. På morgonen dålig vind. Sedan fingo vi en duktig låringsbris, så att vi gjorde ända till 11 knop. Mötte och seglade om många seglare och ångare. Passerade Dover kl 5,15 e.m. där vi telegraferade medelst signalflaggor hem till Stockholm. Vinden mojnade på qvällen och vände sig slutligen till bidevind.

Söndag 15 juni. På morgonen svag låringsbris. Vinden friskade senare i, så att vi gjorde 10,8 knop. Passerade det väldiga Eddystone och sågo inloppet till Plymouth. På eftermiddagen kom en by, så att vi måste taga in bramseglen, alla ledsegel och underseglen. På qvällen vände vi söderut. Senare hade vi mycket roligt på backen, där vi gjorde lekar. Kl 11 f.m. hölls gudstjenst.

Måndag 16 juni. På morgonen tämligen god bris, nästan rätt akter ifrån. Alla kadetterna badade på morgonen med undantag av mig, som ej fick det för doktorn, till följd av mitt bröst. Vinden drog sig så småningom längre förut, så på qvällen hade vi nästan bidevind. Vi fingo i dag börja med våra öfningar att göra loss och beslå kryssbramseglet och det var mycket roligt. Rån var nedtagen i däck.

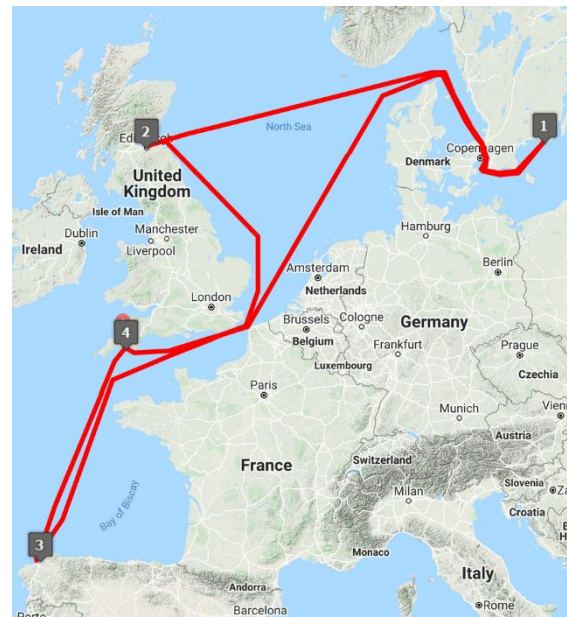
Tisdag 17 juni. På morgonen och för öfrigt hela dagen nästan akterlig bris.

Onsdag 18 juni. På morgonen mycket god bris, nästan akterifrån, men skralnade fram på dagen och öfvergick till storm. Från att på morgonen ha gjort ända till 11 knop lågo vi sedan för lätt bidevind och storm på det, med ungefär 3 knop. Jag har aldrig tänkt mig något sådant. Jag var sjösjuk, som nästan alla ombord. Fast vi kommo mitt utanför Ferrol, kunde vi inte gå in för stormens skull. Denna dag glömmet jag ej lätt!

Torsdag 19 juni. På morgonen nästan stiltje med förfärliga dyningar, så att *Norrköping* rullade nästan lika mycket som i går. Land i sigte. Vi lågo strax söder om Ferrol. Föregående natt förfärlig sjö, så det var skönt att ligga kvar i kojén. Vi hade lotsgös hissad nästan hela dagen, men fick ändå ingen lots. Mötte endast en fiskarebåt och en stor emigrantångare. Temligen vackert väder.

Fredag 20 juni. På morgonen samt så godt som hela förmiddagen så godt som stiltje. Den lilla vind som fanns hade vi rätt emot, så att vi måste kryssa. Vi vunno dock intet på slagen, utan blevo i stället drifna längre söderut. På förmiddagen såg jag för första gången en haj alldeles bredvid oss. Mötte på f.m. ett par fiskare, intet annat. Det härligaste väder. Vi gingo i byxor, skjorta och blåskjorta. Vi fingo beslå och göra loss kryssbram till väders. Det var temligen rusktigt.

Lördag 21 juni. Stor rengöring öfver allt inombords. Vid pass kl 12 ankrade vi utanför Ferrol. Vi hade Spansk lots ombord. Hela dagen intensiv värme. Ångslupen firades genast efter ankringen i sjön. Jag avslutade och afskickade ett bref, som dock till följd af brådskan ej blef så långt. Seglare försedda med latinsegel svärmade omkring oss. Fick bref hemifrån.



Söndag 22 juni. Landpermission. De kadetter, som hade vakt, det vill säga 2:dra vaktquarteret *måste vara kvar ombord*. I land åt jag förfärligt med frukt av alla möjliga slag, jordgubbar, bigarräer, apelsiner m.m. Jag och de, med hvilka jag gick, blefvo inbjudna på ett kafé, på vin. Sedan följde *de spanska* kadetterna oss ner till vår ångslup. Jag gick till kojs, så fort det

hade blåsts "fria vakten till kojs." Förr får ingen av oss gå till kojs.

Måndag 23 juni. Midsommarafton. Det var flera gånger spanjorer ombord, som sålde sina varor, bestående af bär m.fl. saker såsom ägg, ost och bröd. Jag köpte ett par ägg, som jag fick kokta till qvällen. Det smakade för ovanlighetens skull, ovanligt godt. På qvällen gick det muntert till på backen, och förresten på hela däck. Musiken spelade och vi, samt nästan hela besättningen, dansade och lekte med alla krafter. Ferrol erbjöd en verkligen ståtlig anblick. Fick frimärken från land. Bogserades in på sjelfva redde på f.m.

Tisdag 24 juni. Midsommardagen. Jag hade hamnvakt. Alla utom 4:de kvarteret fingo gå i land. Jag hade vakt mellan kl 8 - 2 e.m., sedan hade jag fritt hela dagen. Jag skref brev till farmor, Johan, samt slutade brev till Pappa. På eftermiddagen var krejare ombord, så jag åt mycket frukt. På förmiddagen foro doktor Melin och löjtnant Palme *med vaktfria kadetter* till Corunia. De återvände kl 8 e.m.



Onsdagen 25 juni. På förmiddagen foro vi alla ombord på linjeskeppet, som *spanska* kadetterna bodde på och som hette *Asturias*. Vi blefvo bjudna på vin i kadetternas matsal, som var mycket större än vår mess. Sedan gingo vi åter ombord och åto middag, hvarefter vi gingo ombord på *Asturias* och derifrån i land med en af *Asturias* båtar till kadetternas gymnasitkhus och lekplats. Der hade vi mycket roligt. Kl 8 återvände vi till *Asturias*, der vi hade mycket roligt. Sedan återvände vi ombord till *Norrköping*. Intensiv värme!!!

Torsdag 26 juni. Kl 9 på förmiddagen, gingo vi i land allesammans, för att bese Ferrols örlogshvarf. Vi var ombord på ett stort ång-ramm-fartyg. Det var mycket intressant. Jag var inne i ett par katolska kyrkor. Der lågo en hel mängd beslöjade fruntimmer och bådo framför ett av altaren, med den heliga jungfrun. På altare brann vaxljus. Sedan vi kommit ombord, upp-vaktade de spanska kadetterna oss. De bjödos på vin och bakelser (naturligtvis från gunrummet). Skickade 1 brev hem, Lättade ankar på eftermiddagen $\frac{3}{4}$ i 4.

Freitag 27 juni. På morgonen nästan ingen vind. Den som fanns var ungefär SV t V. Vi styrde vestvart hän för babords halsar. På förmiddagen fingo vi för första gången göra "klart skepp" och då skjuta värre. Hela dagen svärmade hvalar ikring oss i stor mängd. Vid 10,30 tiden friskade vinden i, så att vi gjorde temligen god fart. Jag hade ont i hufvudet hela dagen. Vid middagen kom land ur sigte. Vi vände genom vinden på qvällen och vinden ändrade sig, så att vi för styrbords halsar och rent bidevind styrde $\frac{1}{2}$ N. Hela natten styrde vi samma kurs.

Lördag 28 juni. Samma vind som föregående dag. Temligen skral hela dagen. Temligen svåra dyningar, så *Norrköping* rullade rätt tappert. För öfrigt hände just intet anmärkningsvärt att skriva om. Jag badade på morgonen.

Söndag 29 juni. På morgonen hade jag en förfärlig hufvudvärk och diarré. Hufvudvärken gick öfver frampå förmiddagen. Klockan omkring 10 hölls gudstjänst på batteridäck. Jag blef bjuden af doktorn på middag in i gunrummet. Der fingo vi först smörgåsbord med öl, sedan fingo vi oxsvanssoppa, sedan fingo vi lax med mycket godsaker till, sedan roastbeef med legymer, sedan såsom mellanrätt, i stället för sparris, fingo vi kronärtskockor och det var mycket godt och som dessert fingo vi fruktkaka med utmärkt god gelé, samt sedan kaffe. Till soppan fingo vi sherry, till fisken rödvin (A Luze et Fils), till rostbeefen öl. Till efterrätten jag drack för första gången likör här.

Måndag 30 juni. Vi hade temligen god vind, nästan tvärs in hela dagen. Vi fingo skjuta skott, men ej med skarpt, utan endast med friktionsrör. För öfrigt gick allt sin gilla gång. Jag badade på morgonen, för första gången under slag.

Tisdagen 1 juli. Stiltje. Jag har aldrig tänkt mig att Atlantiska oceanen gjorde denna dag. Intensiv värme kl 12, +40 grader. Vi sågo 2 hajar, en stor och en mindre. Hajkrok kastades, men utan resultat. Jag badade på morgonen. Strax före kl 12 blåstes badning på styrbords gångbord. Då badade jag för första gången 2 gånger på en dag. På eftermiddagen friskade

det, så vi gjorde rätt bra fart. På natten blev det hårt väder med svår sjö. På natten togs 2 ref in på märseglen, gigades underseglen. Gigades stora mesan och sattes storm-mesan. Klyfwaren fick stå orörd.

Onsdag 2 juli. Regn, blåst och mycket ruskigt väder. Vi förde samma segel, som sattes för natten. Jag hade ont i magen, talade vid doktorn, som gaf mig droppar, samt lät mig slippa vaktgöring. Oaktat den svåra rullningen, var jag ej det minsta sjösjuk. På eftermiddagen seglade en liten galeas strax för om oss. Den seglade utmärkt väl med kurs på West Indien. Det förvånade mig, att en sådan liten skuta vågade sig så långt ut. På qvällen mojnade det betydligt. På midnatten kl 12 ändrades kurs på Plymouth. Jag badade ej, för min mages skull. Vi fingo bärga k??jagaren på exercisen på em.

Torsdag 3 juli. God akterlig vind, fast svåra dyningen från föregående dag *var kvar*. Jag hade blott litet ont i magen. Vi gjorde utmärkt god fart. På eftermiddagen kom en svår regnby, så att åtskilliga segel måste bärgas, men sattes likväl, sedan byn gått öfver. Kadetterna blefvo förbjudna att vara upp efter kl ½9. Under divisioner höll sekonden strafftal till oss kadetter. Tillställarna av nattskojet fingo sina välförtjenta straff, nemligen permissionsförbud för Plymouth.

Fredag 4 juli. På morgonen hård vind rätt in, så att vi gjorde ända till 9,5 knop. Det var mycket regnigt och byigt väder, så att det var ett fasligt förändrande af segel. Fram mot middagen gick det jemt och bra med 10 knops fart. Denna dag var jag alldeles bra i magen. Vi passerade på eftermiddagen ett stort, utmärkt vackert barkskepp. Den visade sig vara en engelsman. Den utbytte hälsning med oss. På qvällen skralnade vinden något. På natten var det fasligt byigt. Skref en bit på ett bref hem.

Lördag 5 juli. Samma vind som föregående dag, fast ej så frisk bris. Brisen var jemnare än i går. Denna dag märktes det att vi kommit närmare upp mot Kanalen, ty på middagen och hela eftermiddagen mötte vi den ena seglaren efter den andra. Jag steg upp på morgonen tidigare än de andra kadetterna och badade då. Jag var på eftermiddagen kl 4,30 inbjuden till chefen och der fick jag alldeles utmärkt god mat. På qvällen friskade brisen, så att det gick med rätt god fart.

Söndag 6 juli. Samma bris som igår, fast hårdare och byigare. Hela eftermiddagen var ett ständigt förändrande af segel. På qvällen blef det hårdt väder, så att 2 ref måste tagas i märseglena, stora mesan gigas och storm-mesan sättas i. Klyfvarna utbytes mot förstängseglet. På qvällen hissades lotsgös på förtoppen och den observerades verkligen af en lotskutter, som med

stor svårighet skickade lots ombord, men som denne var nog oförskämd, att begära 40 pund om dagen kunde vi ej taga honom.

Måndag 7 juli. På morgonen hård bris-storm. Vi ingo för 3-refade märsegel, inga undersegel, samt gaffelapa och stagflock. Jag hade endast liten, obetydlig känning af sjösjuka. Natten mellan den 6:te och 7:de sköts ett skott för en seglare, som styrde kurs rätt på vår stäf. På middagen sattes enkelrefvade undersegel. På eftermiddagen kl 4 stuccos 2 ref ut i märseglen, samt refvet i underseglen. På qvällen sattes bramsegel. Passerade kap Lizzard, samt Eddystone.

Tidag 8 juli. I dag på morgonen hade vi fullkomlig stiltje, och den räckte ända till kl 3 omkring på eftermiddagen, då vi fingo en liten bris, så att vi kunde ligga och kryssa mellan land och Eddystone. På qvällen friskade vinden, så att vi togo bramseglen, för att ej göra för stor fart. Jag såg en mängd springvalar.

Onsdag 9 juli. Ändtligen i dag fingo vi gå in till den efterlängtdade hamnen Plymouth. Vi kommo in för fulla segel och sakta bris och ankrade på redde kl 1,30. På qvällen omkring kl 7, sågo vi med förvåning H.M Konungens af Sverige och Norge *ång-korvett Saga (sjöfatt 1877)* sig för fulla segel komma inseglande genom det östra inloppet, *lovade upp* och ankrade strax bredvid oss omkring kl 7,30 e.m. På qvällen togo vi ner bramstänger och bramrår.

Torsdag 10 juli. Jag hade hamnvakt, så att jag fick ej gå i land med de andra kadetterna, som hade permission från 1,30 till kl 7 em.

Fredag 11 juli. I dag fingo vi alla kadetterna, både vakten, landpermissionsförbjudna och andra gå i land och bese örlogsvarfvet. Vi fingo först i vår ångslup gå ombord på denna örlogs-jakt som låg bi på redde. Sagakadetterna voro redan ombord på den. Denna örlogs-jakt ångade nu in till varfvet. Det var mycket intressant. Sedan vi på samma örlogs-jakt kommit ombord, först på *Saga* och sedan med *Sagas* ångslup, ombord på *Norrköping* och der ätit middag, fingo alla utom vakten och de landsförbjudna permission. Sven och jag hade mycket roligt i land.

Lördag 12 juli. Landpermission från kl 1,30–7 för alla kadetterna, utom vakten och landförbjudna. Jag hade med Sven ganska roligt, dock ej så roligt som igår. Jag gick ombord med 6-båten, fast jag inte behöfde gå ombord förrän klockan 7. I land köpte jag bläck och papper mm.

Söndag 13 juli. På förmiddagen hölls vanlig gudstjänst på batteriet. På eftermiddagen var det landpermission. Jag tror att orsaken dertill var, att vi skulle vara ur vägen, *det* var nemligen stor middag i

gunrummet för chefen och åtskilliga i Plymouth boende svenskar. Jag, Key, Schmitterlöw, Lujer och Taube råkade ut för något lika ovanligt som treftligt. Vi lågo i en park och åto nötter, då en fin dam kommer fram till oss och bjuder oss till sin våning strax bredvid. När vi kommo dit presenterade hon sin man, som hade $\frac{3}{4}$ -delar af bägge benen afskjutna, som amiral. Der blefvo vi bjudna på the, bakelser, drufvor, kirsbär och plommon.

Måndag 14 juli. Förfärligt ruskigt väder, storm. Det var meningen, att vi skulle segla, men kunde för stormens skull ej lätta ankar, ty då hade vi drifvit på land. På qvällen kom en kronoyact ut och lade till vid vår sida. Ingen ombord förstod hvad den hade att göra, förrän båtsman Nyckel, hvilken rymt i Ferrol, kliver upp för babords fallrepstrapp. Han var förfärligt mager och hade synligt insjunkna ögon.

Tisdag 15 juli. I dag fingo vi ej heller lätta, af skäl, som jag ej vet. Det är för öfrigt intet att skriva om.

Onsdag 16 juli. På förmiddagen omkring kl 10, lätade vi, sedan vi fått lots ombord och kabel blifvit öfverstucken till *Saga*, som skulle bogsera oss ut, ty vi hade stick i stäf. Så snart vi passerat vågbrytaren, satte vi segel. Det var bra vind, så att vi gjorde 9 knop. *Saga* kom långt efter, fast hon förde mera segel än vi, så att på qvellen kom hon redan ur synhåll. Temligen svår sjö.

Torsdag 17 juli. Fortfarande god vind och fart 8 à 9 till 10 knop. Det hade regnat hela natten, så det var ingen sjö. På eftermiddagen passerade vi Dover med lika god fart och vind som sist, då vi passerade Dover. Det telegraferades hem såsom förra gången.

Fredag 18 juli. På morgonen var brisen temligen svag, men den tog sig, så att vi gjorde 12 knop. Hela förmiddagen var det "klart skepp" så att den ena bredsidan efter den andra serverades. Det var mycket roligt.

Lördag 19 juli. Vi gingo fortfarande undan, men hade nu istället för låringsbris lätt bidevind, men det gick lika bra för det. Vindens växling behagade oss tvärtom, ty vi hade god vind ända till Helsingborg. Rätt svår sjö. Det var rysligt kallt.

Söndag 20 juli 1884. Rysligt kallt. Byigt väder, Vid en svår by miste vi vår klyfvare. Morgonbadet var ovanligt kallt. Mötte åtskilliga seglare.

Här slutar den prydliga dagboken. Man hade seglat upp emot 4000 distansminuter. Vad hände kadett Patrik Haglund, 14 år, därefter? Mönstrade han ensam av, eller även de övriga sju kadetterna i Karlskrona? I den brådskan kanske han inte kom ihåg

dagboken. Blev han akut sjuk? Jag vet ju att det inte blev mer sjöofficersutbildning p.g.a. sjukdom, men vad. Han fick troligen återgå till skolan på höstterminen i Norrköping och började hösten 1885 i gymnasiet, där han blev klasskamrat med Albert Engström.

Patrik klarade sig bra, trots att han inte blev sjöofficer. Han läste medicin i Uppsala, blev Serafeimerlazarettets förste röntgenläkare. Han stred för vanföras aktivering i skola, yrkes- och samhällsliv. Han blev Nordens första professor i Ortopedi.

Jag har inte några uppgifter om hans verksamhet som marinläkare, men jag har i min ägo en båthatt och vackra epoletter som visar graden 1:e marinläkare i reserven med kommendörs rang. Självt kom jag inte längre än till marinläkare i reserven av 1:graden, vilket motsvarade kaptens rang.

Sverker Westin

Ostkusten

hade backlag den 11 februari. Efter maten visade Sten Gattberg filmen "Alle man – gå till segels" om *Gladans* USA-segling med Rydbergselever med anledning av 200-årsjubileet 1976. Därefter berättade förstestyrman Bosse Johansson om bevakningsarbete i Öresund, och visade film om detta.

Utbildning på segelfartyg

Utbildningen på Marinens skonerter har pågått i över 70 år! När *Gladan* och *Falken* tog över efter fullriggarna, var det många som ansåg att det moderna sjökriget inte krävde utbildning under segel. Mot dessa påstående står allt vad som sammantaget ges elever på segelfartyg: sjömanskap, gruppsammanhållning, förståelse för vädrets inverkan på fartyg och besättning, känslan för det egna ansvaret och betydelsen av effektivt samarbete – alltså *sjömansutbildning*.

Befålet förkovras i navigering, manöver, befälsföring, ledarskap och utbildning vilket kan benämnas *segelfartygsutbildning*.

Det är en rad olika elevkategorier som fått prova på sjölivet ombord i skonerterna. De första somrarna var det "jungmän" från Sjömansskolan i Karlskrona och officersaspiranter från Kungl. Sjökrigsskolan. Befälselever, fast anställda ynglingar från Karlskrona Örlogsskolor, ersatte jungmännen. I rekryteringssyfte erbjöds civila gymnasieelever segling under några sommarveckor.

Stiftelsen Abraham Rydberg bedrev sedan 1849 sjömansutbildning i egna seglande skolfartyg. 1952 gjordes den sista utbildningsseglingen med toppsegel-skonaren *Sunbeam*. Stiftelsen såg sig om efter ett alternativ och frågade CM om att få disponera en skonert vintern 1952 – 1953 för segling i Medelhavet eller Västindien.

I Flottan fanns planer på att utnyttja skonerna även vintertid. Beslutet var därför inte svårt – *Falken* beordrades, med Björn Atterberg som fartygschef, att under vintern göra en förlängd provtur med Rydbergselever ombord.

Erfarenheterna blev så goda att samarbetet med Marinen fortsatte de kommande vintrarna. Sjökrigsskolans aspiranter seglade ner skonerna till sydligare farvatten där de mötte *Älvsnabben* som hade med sig Rydbergselever för utbyte.

Till sommaren 1956 kom en brittisk inbjudan till kappsegling mellan seglande skolskepp – det som skulle komma att kallas Tall Ships´ Race (TSR). Det första startade i Torquay med mål i Lissabon. *Falken*, som bästa svenska fartyg, kom fyra, *Gladan* på sjätte och *Flying Clipper* på sjunde plats.

För vintern 1956–57 planerades tre utlandsexpeditioner: *Älvsnabben* med aspiranter runt Sydamerika, jagaren *Halland* med besök i Colombia och skonerna för en ny segling till Västindien med Rydbergselever. Fartygen gav sig iväg enligt plan men det oroliga utrikespolitiska läget med Suez-krisen och oroligheterna i Ungern, ledde till att samtliga fartyg kallades hem. Med denna dramatik avbröts samarbetet mellan Marinen och Stiftelsen Abraham Rydberg för denna gång.

Från 1960-talet kom sommarseglingarna att följa en väl inrutad rutin med elever från Örlogsskolan i Karlskrona (befälselever), civila elever, aspiranter/kadetter från Sjökrigsskolan och avslutningsvis nya befälselever. Skonerna var vinterförlagda i Karlskrona. Stundtals rustades bara en skonert. Tvivlet på utbildningseffekten flammade då och då upp men inte ett enda år inställdes utbildningsseglingarna!

Skonerna deltog framgångsrikt i många kappseglingar för seglande skolfartyg.

1982 mönstrade den första kvinnliga elevbesättningen i *Gladan* samtidigt som *Falken* hade manliga gymnasieelever. Det blev några lärorika veckor inför en ny era i Flottan.

Med anledning av att det var 500 år sedan Christofer Columbus steg i land på de västindiska öarna, arrangerades 1992 en kappsegling för all världens seglande skolfartyg över Atlanten. *Falken* bemannades av

civila elever vilka byttes i varannan hamn under befäl av Ragnar Westblad. Totalt placerade sig *Falken* på sjätte plats. *Gladan* seglade runt de brittiska öarna och deltog i TSR Östersjön med placering som tvåa.

Boken ”Marinens skonorter – med *Gladan* och *Falken* de första 50 åren” med Sverker Olow och Sten Gattberg som författare och Per Renlund som formgivare, kom ut 1997 med skildringar från de gångna 50 åren. Samma år mönstrade ett antal garvade seglare tillhörande Besättningen Rydbergsgastarna för segling från Karlskrona till Göteborg. Det var för många ett kärt återseende – även om hängkojerna var lite besvärliga att ta sig upp i. Flera av gastarna hade varit med på seglingarna på 1950-talet. Tio år senare var det dags igen för segling med Rydbergsgastarna, då på västkusten.

Utbildningen i Marinen fick under 1980-talet en ny inriktning. Marinens Officershögskola ersatte Sjökrigsskolan. Kadetterna fick som tidigare utbildning i sjömanskap och även ledarskap ombord i skonerna. Från Kustartilleriet kom linje MIN för att få motsvarande sjömanskapsutbildning.

Sedan början av 2000-talet övergick utbildningen av officerare till Militärhögskolan. Med ny utbildningsgång bedrivs praktik delvis under vinterhalvåret vilket innebar en ny epok för skonerna. Växelvis seglar en av skonerna vintertid på sydligare breddgrader. Förutom de marina eleverna, ges årligen civila elever från några av landets sjömannskolor praktisk utbildning ombord. Ett utmärkt sätt att både bedriva utbildning och att sköta underhållet.

Förutom befälet är nyckelbesättningen numera fast anställda sjömän, vilket gör att utbildning av eleverna är av god kvalitet.

Gladan och *Falken* har vidmakthållits och moderniserats på ett sådant sätt att de uppfyller civila krav på oceansegling. Därför kan sjökadetterna ges grundläggande praktik i astronomisk navigering och manöver förutom sjömanskap och ledarskap.

Så länge väder och vind påverkar fartyg, behövs grundläggande förståelse för fartygs framförande! På segelfartyg skapas förståelsen och Marinen bedriver utbildning på skonerna för att skapa professionella sjömän! *Gladans* och *Falkens* ålder syns inte vara något hinder för många års fortsatt utbildning av sjömän.

LÄNGE LEVE SKONERTERNA *GLADAN* OCH *FALKEN*!

Sten Gattberg

Tidigare fartygschef

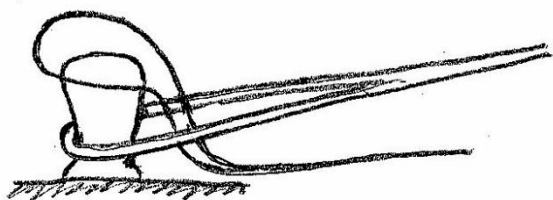


För 50 år sedan - från Spanien till England med Sir Winston Churchill

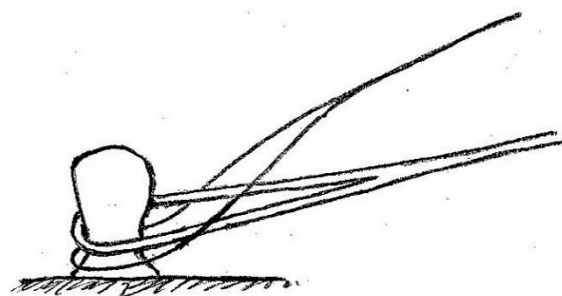
Nedanstående skildring är huvudsakligen upptecknad ur minnet, som efter femtio år kan vara nog så be-
drägligt. Datumangivelser har jag dock tagit från min
fickalmanacka.

Hur lägger man ett förtöjningsöga på en pollare då det redan ligger en annan tross där? Så att man kan lossa vilken tross som helst utan besvär. Varje sjöman vet hur – man sticker ju den nya trossen underifrån upp genom ögat på den befintliga trossen och därefter kränger man ögat över pollaren. Så är det beskrivet i alla läroböcker i sjömanskap, och så praktiseras det runt om i världens hamnar. Man ser det överallt, båtmännen släpar och sliter och får kröka rygg, och inte sällan kommer den nya trossen i beknip i den gamla trossens avsmalnande öga.

Inspektorn i Rydbergska Stiftelsen, tillika Chefen för Sjövärnsskåren, kommandör Bengt Hedlund förrättade slutprov ombord i skonerten *Falken*. Eleverna fick i tur och ordning redovisa de kunskaper de inhämtat av undervisningen ombord under de gångna tre veckorna. Jag kommer inte ihåg i detalj vad jag fick redogöra för, bortsett från den sista uppgiften. Hedlund lade ett öga över en ledig nagel i stormastens skotstall, förklarande att det skulle föreställa en förtöjningstross på en pollare. Min uppgift blev att visa hur nästa förtöjningstross skulle läggas på. Jag lade på mitt öga ovanifrån, men lät bukten hamna under Hedlunds öga. Det tog mindre än en sekund att slutföra uppgiften, men desto längre tid att övertyga kommandören att lösningen gav samma resultat som läroboksmetoden, fast tvärt om förstås.



Varför krångla så här?



När man kan göra så här!

Denna händelse måste ha gjort ett visst intryck på gubben, ty efter en tid fick jag erbjudande från Stiftelsen att få segla med *Sir Winston Churchill*. Stiftelsen skulle stå för alla kostnader, förutom resan till och från England.

Med sjösäcken på axeln traskade jag så iväg den 3 augusti 1970 mot Igelboda station, för att ta tåget till stan och vidare mot Göteborg. Där embarkerade jag englandsfärjan, *Saga* tror jag det var, och kom efter ett och ett halvt dygns sjöresa till Tilbury och så småningom in till London. Det var en torsdag och som påmönstringen skulle ske först på söndag blev första uppgiften att försöka hitta någonstans att bo. Det visade sig inte vara helt enkelt att i början av augusti hitta ett billigt rum i storstaden, men efter en halv dags sökande fick jag napp hos en portugis, Mr Milan, som drev ett boarding house ute i Shepherd's Bush. Som det var första gången jag var i London fanns det mycket att utforska och stor tid tillbringades på maritimuseet, *Cutty Sark*, barken *Discovery* och diverse antikvariat. Jag köpte på mig så många böcker jag vågade, det gällde ju att ha lite pengar kvar och så skulle man ju klara av att släpa hem allt så småningom. Jag gjorde upp med Mr Milan om att få deponera böckerna hos honom under min bortovaro.

Enligt instruktionerna från Sail Training Association skulle eleverna infinna sig på Gatwick airport senast kl 0350 den nionde augusti, för flygtransport till fartyget som låg i La Coruña. Jag kommer inte ihåg så mycket av denna min första flygtur, men i desto livligare minne står tullvisitationen i Spanien. Alla eleverna ställdes upp på ett led, med mig längst bak. Varje väska gicks noggrant igenom av tullarna. Då turen var kommen langade jag upp min säck på disken och plockade bort handtaget. Det var en helt liten säck, knappt 30 liter, nysydd med sju sömmar i treans linneduk. Men den var väl packad – det gick inte att sticka ned ens ett finger för att känna efter vad den innehöll. Tullarn insåg strax att plockade han ut något så skulle han få stora svårigheter att återställa. Så jag fick passera med det enda ovisiterade kollit i hela

gänget! Vi sattes på en buss och kom efter några timmars resa fram till hamnen, där *Sir Winston Churchill* låg förtöjd vid en skitig kolkaj. Väl ombord tilldelades vi skeppsnummer, anvisades bingplats och hade väl säkert också någon rundvandring i fartyget. Jag fick nummer F9, där bokstaven syftade på Fore watch. Det fanns också en Main och en Mizzen watch. Alla var trötta och landpermissionen inskränkte sig för min del till att skicka ett vykort hem med rapport att jag kommit fram till Coruña och allt var väl.

Dagen därpå ägnades åt "Initial Training Programme". Det började med purring 0630, hands on deck 0655, up the fore mast 0700, och breakfast 0720. Som f.d. förtoppgäst i *Falken* satte jag full fart upp i riggen då det blev min tur men blev genast åthutad och artig ombedd ("would you please ...") att lugna ned mig. Andra elever kunde ju tappa taget då det började rista i riggen.



Efter frukost var det säkerhetsinstruktioner, mastgenomgångar, roderkommandon samt inte minst "runner drill", d.v.s. backstagsexercis. Varje mast var utrustad med backstag som sattes an och slackades upp med en stor spak som skulle fällas akter- eller föröver drygt 180°, likt backstagssträckaren i en segelbåt. Att manövrera spaken var inte alldeles riskfritt, speciellt inte om seglet tryckte mot staget. Dessutom fanns ett hönblock på manteln som skulle hållas i schack med hjälp av en dräng, the tricing line. Fick hönan fritt spelrum kunde den med lätthet spräcka skallen på den som kom i vägen. Dagen fortsatte med diverse lektioner och övningar.

Tredje dagens morgon gick vi ut. Segel sattes och kursen lades ostvart, mot Santander. Jag blev en smula brydd av den ostliga kursen, från La Coruña borde man ju hålla nord- och nordostvart ett gott

stycke innan man kommer förbi hörnet och in i Biscayabukten. Då jag vid första bästa tillfälle kom åt att titta i kortet visade det sig att vi alls inte gått ut från Coruña, utan från Gijón!

Sent på kvällen det andra sjödygnet förtöjde vi i Santander, efter en lugn resa i måttliga vindar. Nästa dag förblev vi i hamn och kunde i gassande sol promenera runt i staden.

Den fjortonde augusti gav vi oss iväg och satte kurs mot Brest. Äntligen skulle vi få några sammanhängande sjödygn och chans att komma in i rutinen ordentligt. Livet ombord var lättjefullt i jämförelse med Marinens skoneter. Man gick på tre vakter och frivakterna var så vitt jag minns förskonade från lektioner. Det fanns enmanstoalletter och duschar med varmvatten också! Underhållsarbetet inskränkte sig till det allra nödvändigaste, lite målning samt på lördagen slipning av däck medelst holystone, "the bosun's mate's bible". Stenarna var i storlek ungefär som en tegelsten och drogs fram och tillbaka under flitigt vattenspolande. Vanlig rengöring förekom ju så klart och viss backlagstjänst därtill, men i det stora hela fanns gott om tid för sömn och andra privata göromål.

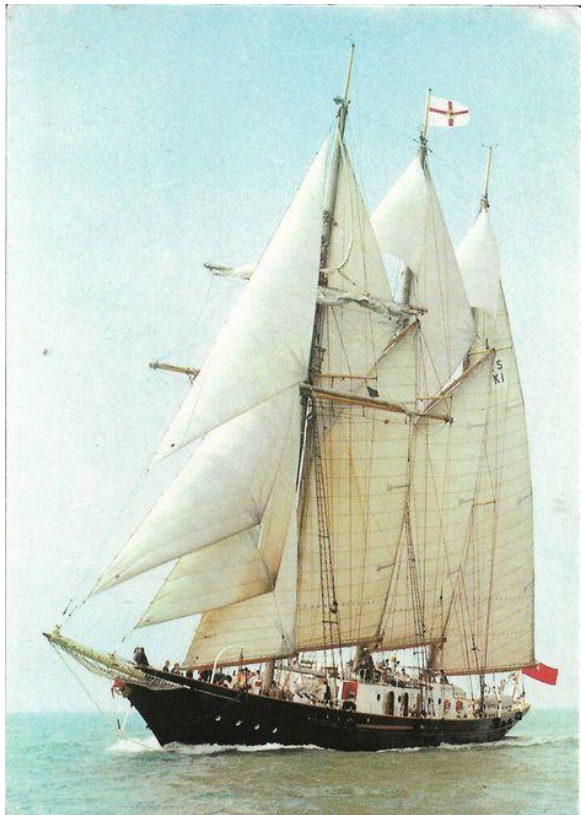


Vi var totalt 53 personer ombord, varav 37 elever. Förutom skepparen, Captain Collis, fanns Chief Officer Mr Cooper och tre Watch Officers. Därtill en Navigator, en Chief Engineer, en Purser med assistent, en båtsman med sin "mate" samt en kock med assistent. Vidare fanns på varje vakt en Watch Leader, som fungerade som arbetsledare. På min vakt hade vi Mr Howard som W/O och Mr Mitchell som W/L, bägge trevliga och vänliga typer som kunde jobbet.

Fartyget var riggat som tremastskonare, med två fasta rår på fockmasten, för märssigel och bredfok. Ovanför märssiglet sattes en "raffee", ett trekantigt segel som hissades flygande från däck och skotades till märsrånockarna. Det var fyra försegel: en stagfok på bom, två klyvare och en jagare. På fock- och stormas-

terna sattes gaffelsegel med tillhörande toppsegel, på mesanmasten sattes en trekantig mesan. Mellan masterna kunde stängstagegel sättas.

Mesanen var det största seglet med 128 m², och med ett mastlik på närmare 26 m. Mesanfallet bestod av en wiremantel som skar genom ett block i masttoppen, vidare genom ett block i seglets fallhorn och därefter genom ytterligare ett block i toppen. I varje ände av manteln fanns en halända av tågvirke, en om styrbord och en om babord. Var man kort om folk halades en sida i taget, annars tog man bägge samtidigt. Då seglet var uppe nådde mantelns ändor ett par meter över däck. Om styrbord gjordes haländan fast och en preventer skars genom wirens kaus som avlastning. Om babord höggs en sträcketalja och liket kunde styvas upp.



Gaffelseglen var mindre, ca 86 m² och var försedd med en gärd till bakomvarande mast. Dessutom fanns en piknedhalare (lazy vang) på vardera gaffeln. Bredfocken var stor, 117 m², men välförsedd med gårdingar: förutom en mittelgårding fanns två bukgårdingar per sida samt nockgårdingar därtill.

Klyvarskoten bestod av en klapplöpare som först halades, därefter sträcktes det sista upp med hjälp av en talja i klapplöparens stående part. Denna lösning resulterade i att det fanns fyra skotknappar per sida på

däck och jag vill minnas att man ofta slog fötterna i dessa. Jagaren hade enkelt skot som sträcktes upp med en winch.

Då segel hissades eller skotades användes genomgående taktropet "two, six – heave!" varvid man halade på "heave". Det påstods ha sitt ursprung i engelska flottan då nummer 2 och 6 i kanonbetjäningen hade till uppgift att efter avfyrat skott och omladdning hala ut kanonen i skjutläge igen. En annan engelsk tradition som upprätthölls ombord var glasslagningen under plattvakterna, eller the dog watches som de kallades. Glasen slogs i ordningen 1, 2, 3, 4 under första plattvakten, och 1, 2, 3, 8 under den andra. Denna ordning sägs vara införd 1797 då ett myteri planerades starta "at 5 bells in the second dog watch". Planen läckte till befälet ombord och för att förvirra myteristerna ändrades glasrutinen. Det som i Sverige kallas hundvakt kallades middle watch, och dagvakten hette morning watch.



Under andra dagen började den västliga vinden friska i och småseglen bärgades. Mr Cooper själv skötte ordergivningen och då ytterklyvaren skulle göras fast länsade vi undan under säkert en halvtimmes tid av omsorg för folket på peket, men vi tappade mycket höjd. Vinden fortsatte öka och vid vaktskiftet midnatt gavs order om att bärga märs- och storsegel. Bosun, vid namn Vladimir, hade kallats upp och han ledde arbetet. Vi hade vinden på babords låring och så snart märsseglet hade tagits in tilltog rullningen kraftigt. Storen ville inte gärna komma ner av sig självt så jag hade ett styvt arbete i piknedhalaren som jag blivit anvisad. Jag stod på lovarts gångbord och hade en törn runt nageln. Varje gång skutan rullade över åt lovart slackade nedhalaren upp lite och man kunde få hem en fot eller två. Jag lyckades i alla fall hålla jämn takt med folket som slet i mastliket för att få ned klon. Båsen måste emellertid ha tyckt att det gick för långsamt för hans gula regnjacka skymtade fram uppe på däckshustaket och jag minns att han vrålade "Haul that lazy vang!". Jag kunde ju inte göra så värst

mycket mer än det jag redan gjorde och seglet kom ju efterhand ned i god ordning. Då storen var fast förfångade jag till rors och frivakten fick törna in. Jag hörde båsen diskutera med kapten om att skicka upp folk för att göra fast märseglet men kapten var bestämd: "I don't send any boys aloft in this weather". Och det blåste bra, vindmätaren visade stadigt på styrka 9.

Vinden mojnade så småningom, och skralnade, så besöket i Brest blev inställt av tidsbrist, i stället skulle vi gå till St Peter Port på Guernsey. Efter tre dygn i sjön passerades Ushant och efter ytterligare ett dygn förtöjde vi i St Peter Port, tisdagen den artonde. Skillnaden mellan hög- och lågvatten uppgick till nästan 30 fot så det gällde att passa förtöjningarna väl. Fartyget var utrustat med elektriskt (eller var det hydrauliskt?) ankarspel med stora förhållningsnockor samt en elektrisk capstan på akterdäck vilket underlättade arbetet.

Engelsmännen rusade iland för att få tag i "some decent food", som visade sig utgöras av fish'n'chips. Drygt en vecka utan denna rätt hade varit en svår prövning för många. Käket ombord var inte det bästa och under de senaste dyggen hade ju en del haft det si och så med aptiten. Mitt enda minne av maten var att det serverades antingen porridge eller sausage, men förmodligen var det en mer varierad meny. Men det var ständigt klagomål vid måltiderna. Själv gillade jag sausage bäst, med stekta tomater, som jag aldrig tidigare ätit.

Efter lunch blev jag inkallad till underbefälsmässen, där bl.a. båsen huserade. Jag antog att jag skulle få en avhyvling för att jag skött lazy-vangen för dåligt men väl inkommen i mässen fick jag beröm för att jag skött mig bra under resan och båsen stack till mig lite segelduk och garn och undrade om jag ville ha vänligheten att reparera märseglet, som inte hade mått så bra av att hänga endast i gårdingar och gigtåg under många timmar. Han erbjöd mig en man till hjälp men jag svarade att det ska nog gå bra ändå. Det var snålblåst och duggregn så jag klädde på mig ordentligt och tillbringade ett antal timmar uppe på rån. Seglet hade en del sömmar som behövde ses över samt en ganska stor skamfilningsskada som måste lappas. Den hade uppstått då seglet gnagt mot yttre klyversfall och lejdare. Seglet hade en kraftig läderskonung centralt på akterkant under råliket, som hamnade överst då seglet beslogs normalt. Men då seglet i det här fallet inte varit ordentligt ihoprullat uppe på rån så gjorde den förstås ingen nytta. Jag fick också tillfälle att mer i detalj studera hur seglet tillverkats, av Ratsey & Laphorn i Cowes. Våderna var lagda parallellt med stående liken och förenades med en vertikal cen-

tersöm. Råliket, som var av wire, var mitt för denna söm splitsat runt en kaus vari mittgårdingen skars. Bredfocken var också skuren med våderna parallellt med stående liken, och centersöm.

Dagen därpå lämnade vi denna hamn och ankrade vid Alderney, förmodligen för att invänta tidvattnets kantring. Efter en händelslös resa över Kanalen ankrade vi den tjugonde på Cowes' redd. Ett stycke ifrån oss låg den franska toppsegelskonaren *Bel Espoir II*.

Fredagen den tjugoförsta lättade vi på morgonen och hade en frisk kryss i medlöpande tidvatten över the Solent in mot Southampton. Jag hade förmånen att ha rortörn en stor del av vägen och fann det mycket intressant att kryssa emellan ett stort antal örlogsfartyg som låg till ankars. Medströmmen gjorde ju avdriften över grund negativ, så man fick ta till stor marginal om man skulle passera ett fartyg på dess läside. Å andra sidan kunde man genom att hålla högt med dålig fart göra vinst åt lovert.

Sir Winston Churchill var väl balanserad och mycket lättstyrd. På eftermiddagen förtöjde vi slutligen i Empress Dock i Southampton, där avmönstring skedde lördagen den tjuogoandra på morgonen. Tåg till London, tunnelbana till Shepherd's Bush och Mr Milan välkomnade mig tillbaka.

Returbiljetten till Sverige var bokad först en vecka senare, för jag hade ursprungligen tänkt mig att spendera ytterligare en tid i England. Men nu var jag hard up, pengarna var i det närmaste slut beroende av de många bokinköpen, så jag fick tänka om. Jag åkte in till Svenska Lloyds kontor och lyckades boka om biljetten till tisdag kväll. P.g.a. platsbrist dock i en högre klass, vilket medförde att rörelsekapitalet nu definitivt tog slut. Dessa dagar i London gick i hungerns tecken, förutom frukosten blev det endast en kopp te och en slät omelett om dagen. Men det fanns mycket att titta på som inte kostade något. På tisdagen räckte pengarna antingen till tunnelbana till järnvägsstationen, eller till tågbiljetten till Tilbury. Eftersom det var alltför långt att promenera med alla mina böcker plus sjösäck från Shepherd's Bush till tågstation var valet lätt. Jag tog tunnelbanan och hoppades på bättre tider. Tågbiljetten kostade inte mycket, kanske tio kronor, som jag efter många misslyckade påstötningar till sist fick låna av en barmhärtig gosse från Växjö, eller om det nu var Karlstad, mot löfte om återbetalning så snart jag kommit till Sverige.

Saga avgick från Tilbury tidigt på kvällen. Jag delade hytt med två artiga engelsmän. Onsdag kväll då jag kom ner i hytten frågade de om middagen varit till belåtenhet. Jag svarade som det var, att jag var pank

och inte ätit någon riktig middag sedan i fredags. De blev mycket upprörda och gav mig pengar till en sådan, vilket jag verkligen uppskattade. Äntligen riktig mat!

Tidigt torsdag morgon förtöjde vi i Göteborg och jag gav mig iväg till centralstation för att där ta ut pengar på postkontoret. Men posten hade ännu inte öppnat varför jag i stället klev på första bästa tåg mot Stockholm. Jag hade lyckligtvis på utresan löst färdbiljett tur och retur och allt var frid och fröjd ända tills konduktören frågade efter min platsbiljett. Jag förklarade att jag kommit med englandsbåten på morgonen och att posten ännu inte öppnat och att jag inte hade vare sig svenska eller andra kontanter. Konduktören var en resonabel man och som det fanns gott om sittplatser lät han det hela bero. Omsider anlände tåget till

Stockholm C, jag tog ut pengar på min postsparbanksbok, skickade tio spänn till Växjö, och åt en rejäl lunch på Hyllan. Med kontanter på fickan var det sedan en smal sak att ta sig hem till Saltsjöbaden.

Det sägs ibland att man inte kan räkna sig som en riktig sjöman om man inte gjort åtminstone en resa i en "engelsman". Inte utan stolthet kunde jag nu konstatera att det var gjort – i en tremastare dessutom!

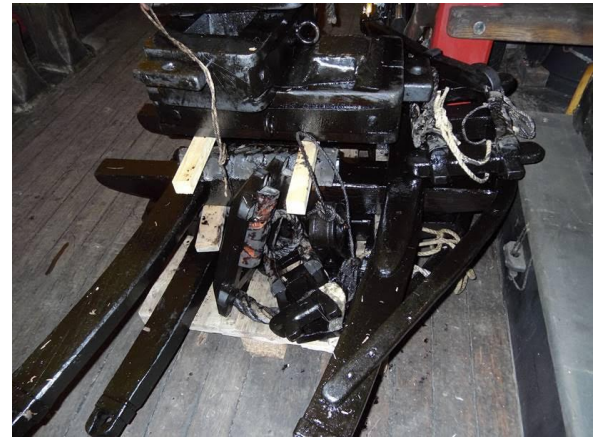
Lasse Bergman

...

Sir Winston Churchill sjösattes 1966 och var i drift som skolfartyg fram till omkring 2000. Efter viss ombyggnad seglar hon nu charter under grekisk flagg i östra Medelhavet.

Fler bilder från Göteborg

... som inte fick plats i förra numret av Skeppsorder.





FLAGGAN I TOPP

April

1 Roland Thimfors 85 S

Maj

5 Karl-Olof Hammarkvist 75 O
16 Edgar Nilsson 90 V
21 Lars-Göran Nyström 70 O
27 Lars Brundin 75 V

Juni

3 Jan Horck 75 S
16 Åke Olsson 75 O

Juli

2 Jan-Åke Jönsson 75 S
7 Lennart Martinson 75 V
15 Erik Holmgren 75 O

Augusti

11 Sara Lundkvist 50 O
14 Paul Svensson 80 S
31 Kjell Holmberg 80 S

September

29 Anders Idre 85 O
30 Rolf Boberg 80 S

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 joegranath@gmail.com

EPOST

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

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2020 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Lars Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 Saltsjöbaden
lars.h.bergman@gmail.com
070-590 44 23

Claes Planthaber
claes.planthaber@gmail.com
070-532 48 20

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	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 Rydbergsgastarnas Plusgirokonton 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 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 f6abian@icloud.com
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38 hakan.granander@gmail.com
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64 joegranath@gmail.com
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45 peter.alund1@gmail.com
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20 claes.planthaber@gmail.com
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu
Lättmatros	Vakant	

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08 olamanhed@gmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	info(at)rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala