



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

| | | | |
|---------|---|-------------------|---------|
| Årg. 89 | Redaktion | Ansvarig utgivare | Januari |
| Nr 1 | Johnny Lund Claes Planthaber Lars Bergman | Sten Gattberg | 2021 |

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Året 2020 får gå till historien som ett synnerligen annorlunda år! Det har känts – och känns – som att segla enbart på kompass. Vi vet vad och vart vi vill men vi har tappat kontakten med varandra. Det är svårt att pejla, det är svårt att loda – från lodhyvaren hörs samma budskap: ”Ingen botten!” Hur vi än spanar i Ost och Vest, ser och hör vi inget. Orsaken vet vi alla: Coronapandemin!

Men två aktiviteter pågår: Befälet håller Skeppsråd och redaktionen presterar *Skeppsorder*.

Den kurs vi nu lägger ut pekar mot Årsmönstring 1 maj och med förhoppning att vi även kan lägga in något Backlag på vägen. Det blir kanske möjligt med hjälp av vaccinering.

Förutom denna Skeppsorder kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på www.rydbergsgastarna.se

För att inte missa något av allt detta – betala mönstringsavgiften 250 kr, till plusgiro-konto 5 50 66-5, före 30 april! Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen!

Blivande sjömän utbildas bland annat på våra vinterseglande ”uteseglare” *Gunilla* och *Älva*, denna säsong i europeiska farvatten. På sommarhalvåret gläds vi av att många fler erbjuder ungdomar – och vuxna – segling och sjömanspraktik. Skonerterna *Gladan* och *Falken*, briggen *Tre Kronor af Stockholm*, Svenska Kryssarklubbens *Atlantica*, *Gratia* och *Gratitude*, Solnaskutans *Constantia* och många fler medverkar till att vidmakthålla kunskap om och i traditionellt sjömanskap.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert någon som är behörig att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

Kalendarium

Manusstopp *Skeppsorder* nr 2/2021 22 mars

Apropå Rydbergstiftelsen och Rydbergsgastarna.... ...berättelser om/av f.d. Rydbergsgastar, ”spantade för gång i is”

Det gavs ut en jubileumsbok i slutet av 1950-talet. Ett praktband, som beskriver Stiftelsens historia och dessutom innehåller en mängd intressanta essäer. Där hittade jag en spännande historia: *Ombord i ”Favell”*, skriven av Besättningen Rydbergsgastarnas dåvarande kapten, sjökapt. Olle Edberg, som berättar om en äventyrlig seglats under 1:a världskriget. Historien visade sig också ha bäring på en släkting till mig.

Edberg skriver: ”I januari 1917 mönstrade jag matros i *Favell* en bark på ca 1300 brutto reg ton, hemmahörande i Helsingfors. Fartyget seglade under AB Finsk Skolskepps flagga, allt sedan krigsutbrottet 1914 utanför spärren.”



Edberg beskriver målade besättningen. Bl.a. 2:e styrman Ahlfors, vilken var en stor djurvän och höll ett helt menageri ombord, bestående av grisar, höns, apor och en hund samt en sumpbäver. Till ägarens stora sorg försvann bävern dessvärre en dag i La Platas grumliga vatten.

Favell hade intagit full last av majs i säckar för Bordeaux. Ordern lydde dock ”Horta for orders”. När den nya mycket blandade besättningen embarkerat, halades skutan ut på redde och ankrades upp. Tre ”Gamle Georg Stage-elever” hade mönstrat ombord. Edberg konstaterar att man därför var fem skolskeppselever ombord, svenskar, danskar, finnar. Timmerman var norrman, segelmakaren en salt finne som kunde trola och kockstewarden kines.

Fortfarande till ankars och med kapten och styrmännen i land, överfölls *Favell* en kväll av en rykande ”pampero”, som slet med sig allt i sin väg. Båsen tog befälet. Alle man beordrades förut för att sticka kätting på sb ankare. Bb ankare låg redan kattat och surrat på backen. Ankarkättingen brast dock med en knall och fartyget länsade för riggen rätt in i kajen. Bogsprötet fastnade under en kran och bröts av när barken dejsade. För- och storbramstängerna med vidhängande rår gick också all världens väg. Fram på morgonen såg man motorbåten med kapten och styrmän kryssa omkring på redde och leta efter sitt fartyg. Det dröjde ett tag innan de upptäckte *Favells* nya förtöjningsplats. Det tog en månad att reparera barken.

Nåväl, man kunde så småningom lämna Buenos Aires och gå till segels. Efter 45 dygn i sjön,

ankrade man på Hortas redd. Edberg berättar att man blir liggande här i vänteläge. En norsk bark *Faros* kommer in och förtöjer vid boj. Hon är nödriggad sedan hon slingrat riggen överbord efter en kuling i Nordatlanten. En dag uppfattade *Favells* radiomottagare, att två stora tyska ubåtar bombade Punta Delgada, en av de Azoriska öarna och även kunde förväntas till Horta. En amerikansk bestyckad trålare blockerade dock anfallshotet. Flera skutor kom och seglade. Här skriver Edberg: "... bland dem Kristiansandsfullriggaren *Siraa* där jag hade två gamla skol- och skeppskamrater ombord, stockholmarna K.F.G.Liljekvist och H.J.A.Isberg. Den förre numera befälhavare i Gränges och den senare i Svea."

En fransk 4-mastad bark torpederades utanför Fayal Point. Två livbåtar kom in till Horta med levande, sårade och döda. De ineliggande besättningarna ställde upp på begravningen för fransmännen.

Edberg beskriver sedan hur *Favell* får nya ändrade order, nu till New Orleans. En eftermiddag när man ligger i Karibiska havet, faller barometern snabbt. En cyklon var i antågande. Man hamnar i cyklonen, är rätt illa ute. Trycks ner på sidan. Seglen, de som var uppe, blåser ur liken. Lasten förskjuts och halvkantrad kommer barken till slut ur cyklonens grepp. Ingen är skadad, hela besättningen klarar sig, ingen går på utsidan. Jo, 2:e styrmans hund försvann överbord ...

Hur gick det då för den norska fullriggaren *Siraa* med 21-åriga Henning Isberg ombord? Henning var min farfars yngre bror, född 1896. Han och hans två äldre bröder gick tidigt till sjöss. "Om man inte ville hamna bakom plogen, var det sjön som gällde", brukade de säga.

Siraa var på resa från Buenos Aires bound för Le Havre. Hon hade gått in till Horta p.g.a. ubåtshotet. Knappt hade *Siraa* sedan lämnat Horta förrän man seglade rätt i gapet på den tyska ubåten *U 155*. Det vill säga, det handlade om en regelrätt kapning.



Henning Isberg

U 155 var från början byggd som transportubåt, men nu konverterad till "raider". En otymplig skapelse, som oaktat det lyckades sänka ca 20 fartyg under sommaren 1917. Nu var det i slutet av juni, *U 155* hade nyss uppbringat den norska ångaren *Benguela* (4600 ton). Tyskarna hade satt ombord en prisbesättning på norrmannen. *Benguela* förde norsk flagg när man närmade sig *Siraa*. *U 155* smög sig i lä dold av *Benguela*. Tillräcklig nära *Siraa*, halade man den norska flaggan och hissade den tyska örlogsflaggan! *Siraa* beordrades lägga bi. Besättningen fick lämna skeppet i båtarna och togs över till *Benguela*. Den vackra 3-mastade fullriggaren på 1900 ton sänktes därefter av tyskarna. Tre dagar senare uppbringade *U 155*, med *Benguela* i släptåg, en spansk ångare *Joaquin*. Besättningarna från de två norska fartygen sattes över på spanjoren, varpå även *Benguela* sänktes av tyskarna. Henning och övriga kom sedan att sättas iland i Cadiz.

Henning skrapade så småningom ihop tillräcklig obligatorisk segelfartygspraktik på norska, finska och efter kriget även tyska segelfartyg. Läste till styrman och sjökaptan på Navigationskolan i Stockholm. Seglade sedan framför allt för Sveabolaget.

Sedan blev det krig igen ...

Den 1 oktober 1942 är Sveabolagets *s/s Thule* på väg från Luleå till Rotterdam med malmlast. *Thule* (1778 brt) ingår i en tysk svagt skyddad konvoj som befinner sig utanför den Frisiska kusten. *Thule* är alltså ett av de svenska fartyg som på den här tiden går på den kontroversiella malmfarten med järnmalm för Tyskland (returlast kol för folkhushållet). Traden var p.g.a. risken okänd och kallades allmänt "Dödsfarten". De svenska fartyg som sänktes av sovjetiska ubåtar i Östersjön, blev omskrivna. Lite mer diskret var man när det gällde de fartyg som

gick till botten i Nordsjön. Befälhavare på *Thule* är sjökapten H Isberg. I gryningen 1 oktober anfalls konvojen av en division brittiska motortorpedbåtar. Vanligtvis brukar mtb-båtar ha ganska medioker träffprocent. Nu blir dock *Thule* träffad. En torped tar direkt i sidan, i höjd med maskinrummet. Fartyget bryts sönder direkt. Malmlastad som hon är går hon snabbt till botten. Frivakten och maskinpersonalen hinner aldrig upp på däck. Tio man följer fartyget till botten. De på däck och på bryggan jumpar i havet och blir upplockade av eskortfartyg och sedermera ilandsatta i holländska Den Helder. Trots att livbåtarna är utsvängda, hinner man inte få dom i sjön innan *Thule* går ner. Intressant är att läsa vad som omnämndes i dagspressen, ”ångfartyget *Thule* har gått till botten”... nyligen förolyckats. Ingenting om lasten, destinationen, torpederingen eller sammanhanget i övrigt.



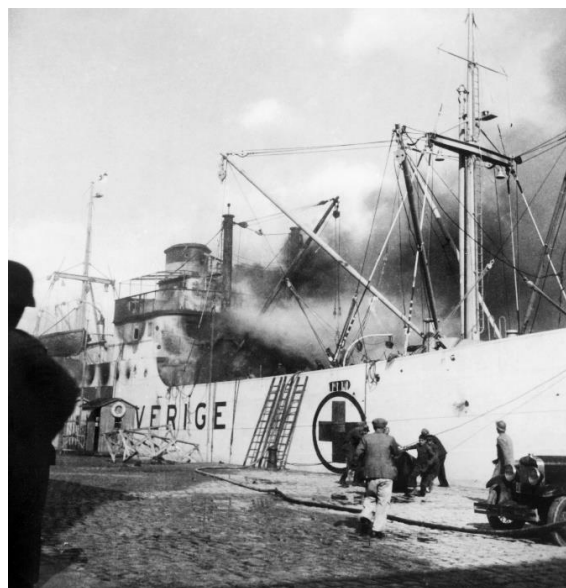
Alltnog, Henning seglade vidare. 1944 är han befälhavare i Sveabolagets *Wiril* på 1250 tdw byggd på Öresundsvarvet 1938. Hon har sedan våren 1943 gått i trafik för Röda Korsets räkning med livsmedel/nödhjälp mellan hamnar på det grekiska fastlandet och öarna i Egeiska havet. Grekland är våren 1944 fortfarande ockuperat av tyskarna. Nöden är stor, man beräknar att ca 50 000 civila greker dog av svält och därav förorsakade sjukdomar under kriget.

Flera svenska fartyg opererar med nödhjälpsändningar för Röda Korset. Större fartyg medtar laster från framförallt Canada, via Portugal och in i Medelhavet. Mindre tonnage sköter sedan distributionen. Ett flertal svenska fartyg sänks under den här trafiken. Ibland av minor, i en del fall av italienare eller andra krigförande, av U-båtar och av flyg.

Den 7 februari ligger *Wiril* i Chios hamn för lossning. Då blir hamnen anfallen av brittiskt flyg. Sex jaktbombplan anfaller med bomber och akan-beskjutning. *Wiril* är vitmålad och har sitt namn och stora rödakorsbeteckningar målade på sidorna. Dessutom är presenningarna på de ej avskalkade luckorna märkta med röda kors.

Flygarna anfaller tre gånger i följd och *Wiril* blir svårt träffad. Tre man dödas: andrestyrman, en svensk rödakorsdelegat och en grekisk matros. Flera i besättningen såras, däribland övermaskinisten. Eld uppstår ombord. Midskeppsöverbyggnaden brinner i princip upp. Allt trävirke, hela inredningen för befäl och bryggan blir helt uppbrända. Det elektriska kablaget midskepps förstörs.

Besättning och folk från land lyckas släcka branden. Fartyget har slagsida. Släckvatten har kommit ner i maskinrummet och båda generatorerna är vattenskadade och ur funktion ... All navigationsutrustning är förstörd. Styrmaskin väck ...





Obs skotthålen i brygghuset. Ett tomt skal återstår.

På Chios finns ingen varvskapacitet. *Wiril* bogseras därför till Istanbul efter att man lyckats fixa provisoriska arrangemang. Styrning sker från poopen. Handkraft via reservstyrningen. Vad att göra? Lönar det sig att försöka ta hem vraket?

I samma veva har Svenska Lloyds *Camelia* blivit minsprängd i Salonikis under förhalning. *Camelia* har därvid fått sitt maskineri knäckt. Lager, bäddar, block m.m. har förstörts av explosionen. Men, över huvuddäck är skadorna mindre. Brygga, navutrustning, styrmaskin o.s.v. har i princip klarat sig.

Här finns alltså ett fartyg utan maskin och ett annat utan brygga. Då bestämmer man sig att försöka låta *Wiril*, efter provisorisk reparation, bogsera *Camelia* hem till fosterlandet. Besättningen på *Camelia*, förutom befälet, hemförlovas. Mannarna ersätts av manskap från Sveabolagets *Fenja*, som nyligen minsprängts och gått till botten.

Operation reparation påbörjas. Det blir inte lätt. Den turkiska byråkratin är nästan oövervinnlig. Licenser, tillstånd, materiel, improvisationer i den högre skolan fordras för att nödortfigt lappa ihop *Wiril*. Särskilda tillstånd från myndigheterna i Ankara fordras för att föra ombord de enklaste föremål och materiel. Då ett beslut dessutom ofta måste föregås av remisser och möten med byråkrater, tar allt oändligt med tid. Varvsledningen är heller inte lätta att tas med. Dom visar ett påfallande intresse för att köpa *Wiril* för egen del... De ledande ingenjörerna är utbildade i Tyskland eller USA och rätt kompetenta, men utan effektiv ledning går deras tid ofta åt till detaljer och sammanträden.

Camelia repareras också provisoriskt. Bordläggningen tätas och tankarna provas. Maskinrummet röjdes upp och de bräckta maskinerna stöttades upp och surrades m.m.

På *Wiril* är skadorna avsevärda. Runt däck fanns en massa skottskador på master, bommar och rigg. Midskeppshusets frontskott och skorstenen var formligen genomsållade av skotthål. Av skottskadornas utseende kunde man se, att beskjutningen skett nästan horisontellt. Knappast någon vådaskjutning m.a.o.

Materiel för reparationen, letades upp på alla möjliga och omöjliga ställen. Själva reparationerna blev ganska omfattande. T.ex. måste man provisoriskt rikta och reparera järnskott och balkar. Lägga nytt trädäck på båtdäck och bryggdäck, bygga provisorisk inredning, byssa och förrådsrum. På bryggan satte man upp *Camelias* kompass. I stället för den sönderskjutna maskintelegraf fick man nöja sig med talrör till maskin.

Som tur var, hade de båda fartygen exakt samma elektriska styrmaskinanläggning. På *Camelia* var styrmaskinen akterut förstörd medan det är anläggningen på bryggan som var väck på *Wiril*. Styranläggningen från *Camelias* brygga flyttas därför till *Wiril*. På *Camelia* bygger man "ett dass" på poopen för att handstyra med reservförfarande därifrån.

Svårast var de elektriska arbetena. Här lyckades man hitta en 80 år gammal grek, som hade en liten verkstad uppe i stan. Man skalar uppbränd isolering från kablar. Ersätter med blanktråd och i vissa fall järntråd, som isolerades för hand. I inredningen lade man ledningarna i rör. Den gamle greken visade sig vara en klippa. Han lyckade även reparera *Camelias* generator och en del elmotorer, vilket varvet misslyckats med.

Sedan återstod också att anskaffa ny upp-börd/utrustning. Ansökningar hade sänts till Ankara ett par månader i förväg, besked lät vänta på sig... När det kom i mitten av juli hade turkarna strukit en hel del nödvändig utrustning från listorna: livräddningsmateriel, sängkläder, köksutrustning m.m. Det ordnade sig dock så småningom via "speciella" kanaler. Kronometer, sextant och nautiska tabeller lyckades man få hemifrån med tyskt kurirflyg. Sjökort fick man låna genom engelska ambassaden. Båda sidorna fick sålunda bidra. *Wirils* radioanläggning hade givetvis gått upp i rök. Här fick de nöja sig med en vanlig radiomottagare, som införskaffades i basaren.

För hembogseringen behövdes lämplig stålwire. 200 m ställina som schacklades till *Camelias* ankarkätting, som i sin tur kunde stickas ut ca 45 famnar, bedömdes vara tillräckligt. Här blev det sedan fråga om sjömanskap i den högre skolan: Bogservajern fördes i flera törnar från BB runt fyrans lastlucka och gjordes sedan fast i en större pollare om SB. Luckhörnen rundades med stora ekklossar klädda med plåtar som bultades till luckkarmen. Bogserlinan skulle sedan föras ut genom klys akter. Då befintliga panamaklys bedömdes för trånga och svaga, tillverkades en ny halkip om BB, väl avrundad och försedd med losstagbart överfall. Då kunde man även stämpla linan med tråkilar, vilket bedömdes nödvändigt under dyning i Atlanten. Men knepigast av allt: var kunde de få tag på en stålwire? I öppna marknaden fanns naturligtvis ingen att få. Men av en ”händelse” hittade man i ett skjul på Asiensidan, bland bomullsbalar och annat mök några rullar med finaste ny vajerlina. Dessutom av prima svensk kvalitet, nämligen Hellefors kabel! Två linor 100 resp. 117 m långa, 220-trådig 4½”, införskaffades och transporterades över Bosporen en mörk natt. Några kauser till så grova linor kunde ej fås i Istanbul, utan dessa tillverkades av rundjärn, som hyvlades ur, bockades och galvades.

Så var allt klart för hembogseringen ... Den 1 augusti 1944 (*Wiril* skadades 7 februari!) kunde bogserläpet avgå från Istanbul. På grund av spärrarna i Dardanellerna måste första delen av *Camelias* bogsering utföras av turkisk bogserbåt, medan *Wiril* gick för egen maskin. Den 4 augusti, efter ytterligare några dagars pappersexercis med stämplor och certifikat, kunde bogserläpet slutligen avgå från Kum Kale på sin långa resa, *Wiril* under befäl av kapten H Isberg och *Camelia* under N Walter. Under lättningen havererade *Wirils* elektriska ankarspel och kunde nu inte användas förrän det reparerades igen. Lyckligtvis hade man redan skaffat sig alla speciella tillstånd från turkarna för att kunna fortsätta bogseringen dag och natt genom turkiskt territorialvatten, vilket annars inte var tillåtet.

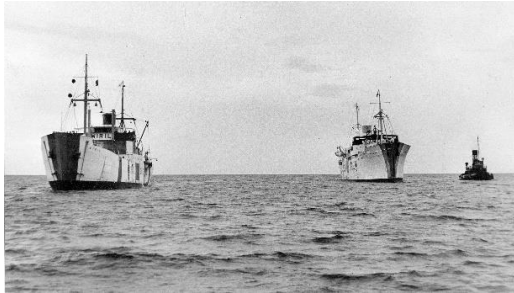
Vid passage av det smala Samos-sundet under hård byig pålandsvind, hade man några kritiska ögonblick, då man med en tvär SB-gir fick ”knycka” *Camelia* klar från land. Fartyget följde efter *Wiril* med en elegant sväng ut från land.

Sydost om Kreta mötte man hårt väder och farten fick sänkas till ca 6 knop. Annars höll man dygnsmedelfarten 8,8 knop i Medelhavet. Gibraltar angjordes för kontroll. Där hade man hoppats att kunna reparera *Wirils* ankarspel. Dessvärre gick inte det. Vid avgången från Gibraltar den 17 augusti, måste man därför lämna ankaret för hand på gammalt manér. Sista biten – vinda lätt – halades in med hjälp av schacklade linor lagda till vinscharna. Hela proceduren tog fem timmar!

Till Lissabon anlände fartygen den 19 augusti och efter bunkring och reparationer påbörjades nästa etapp den 23 augusti. Kursen måste då sättas västvärt mot och runt Azorerna till anvisad waypoint p.g.a. krigsläget. Därifrån norröver mot Färöarna för engelsk kontroll. Vädret var under resan övervägande gott, men man hade också dagar med hård kuling och svår sjö. Den 2–6 september passerade fartygen på nordlig kurs genom ett lågtrycksområde och mötte en västlig kuling med hög atlantdyning. *Wiril* och *Camelia* slingrade svårt och grävde ner sig i sjön. Bogserlinan runt 4:ans lucka åt sig in i skyddsplåten över träskoningarna. Vajern genom klyset vibrerade av dragspänningen. Farten drogs ner för att minska påfrestningarna. Slingring och sättning och ofrivilliga girar frestade svårt på bogserlinan (*Camelia* handstyrdes fortfarande från poopen!). Man fettade regelbundet in vajern i halkipen och kilade med trävirke för att dämpa knyckarna. Det i Istanbul ordnade överfallet på halkipen kom nu väl till pass. Oaktat all passning, slets splitsarna och ombord på *Wiril* började de ge sig. Men de höll! Framme i Torshavn hann man se över vajersplitsar och klädningar. Den 11 september angjordes Torshavn för kontroll och senare samma dag lämnade man för Kristiansand. Norr om Shetland fick man påhälsning av brittiskt spaningsflyg, vilket väckte en viss nervositet ombord i *Wiril* då man inte helt litade på flygarnas identifieringskompetens ... I gott väder hade man under flera dygn en medelfart på 8,5 knop. Högsta dygnsmedelfart 9,1 knop loggades den 13 september mellan Thorshavn och Kristiansand. Inte illa för den lilla *Wiril* med *Camelia* på släp.

På kvällen den 14 september anlände fartygen till Kristiansand efter 22 dygns oavbruten bogsering från Lissabon. *Camelia* erbjöds då bogsering genom spärren in i hamnen där sedvanlig kontroll skedde.

Efter ett par dagars uppehåll i Kristiansand fortsatte resan mot Göteborg. Utan incidenter angjordes svenska kusten. Jagare ur Flottan mötte vid gränsen. Den 18 september på eftermiddagen kopplade *Camelia* loss utanför Vinga och överlämnades till en hamnbogserare för inbogsering till hemmahamnen Göteborg.



Wiril och Camelia anländer till Rivöfjorden

Resan var slut. *Wiril* och *Camelia* hade avverkat ca 7 000 nm. Resan Kum Kale – Göteborg hade tagit 46 dagar. En bragd som, då det begav sig, väckte stor uppmärksamhet och beundran inte bara i sjöfartskretsar.

”Farbror Henning” belönades senare på hösten med Vasatrissan av Gustav V.



Sjökapten H Isberg

Slut

Anders Isberg

One Ocean Expedition



Den norska barken *Statsraad Lehmkuhl*, med Bergen som hemmahamn de senaste hundra åren, ska ge sig ut på en nitton månader lång jordnruntesa under namnet One Ocean Expedition, med start från Arendal i augusti 2021. Målet är att skapa uppmärksamhet kring havens viktiga roll för en hållbar utveckling i ett globalt perspektiv. Som en del av FN:s decennium för havsforskning skall fartyget fungera både som forskningsfartyg och skolskepp. Vissa delsträckor kan man köpa biljett till, bl.a. runt Kap Horn i början av april 2022, en vecka för NOK 61500. Resa till och från Ushuaia tillkommer. Mer information på www.lehmkuhl.no.



Fartyget byggdes 1914 som skolskepp för Deutschen Schulschiff-Verein av Tecklenborg AG i Geestemünde och fick namnet *Großherzog Friedrich August*. Under större delen av första världskriget låg hon som stationärt skolfartyg och fördes över till England som krigsskadestånd 1920. Fartyget köptes till Norge året därpå och bytte namn till *Statsraad Lehmkuhl*. Hemmahamn blev Bergen. Hon seglade för Bergens Skoleskib fram till 1967, förutom 1940–1945 då hon konfiskerades av tyskarna, målades svart och fick namnet *Westwärts*.

Redaren Hilmer Reksten köpte fartyget och det drevs vidare som skolskepp 1968–1973. Av olika orsaker, kanske främst oljekrisen, lades

fartyget upp i Bergen 1973. Fem år senare donerade Reksten fartyget till Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl, som fortfarande äger och driver skeppet.

Vintertid har fartyget under senare år varit uthyrt till norska marinen och sommartid seglats med paying crew.

Brev från Jubelbroder Stephan Gyllenhammar 2020-10-15

Frågor till Rydbergsgastarna

Vid mina seglingar upp och ner efter Europas västkust och utefter Nordamerikas ostkust har jag besökt en del nautiska museer och kunnat notera att på den europeiska västkusten är nästan alla tvåmastade seglande fiskefartyg galeasriggade men på den nordamerikanska ostkusten är alla tvåmastade seglande fiskefartyg skonarriggade. Jag har alltid undrat varför. Traditioner? Ja, men dom nordamerikanska fiskarna härstammar ju till största delen från Västeuropa. Förhärskande vindar? Kanske. Vem har någon idé?

En annan märkvärdighet är det halvdäck, cirka en fot högt, som går från midskepps till akterut på alla? bankfiskeskonare som brukade fiska på New Foundlansbankarna. Man ser det på det portugisiska stålfartyget 4-mastskonaren *Santa Maria Manuela*. Man kunde se det på den franska 3-mastskonaren *Marité*, av trä, som en gång var svensk, men nu återigen seglar under trikoloren och jag kunde se det på *Blue Nose II* i Halifax, Nova Scotia när jag var där sist, liksom på alla kanadensiska fiskeskonare som jag sett, bl.a. i 2-mastskonaren *Norma and Gladys* som jag själv seglat i. Fisket bedrevs på i stort sett samma sätt från dorisar (singularis dory, pluralis dorises) flatbottnade ”ekor” (med löstagbara tofter) som kunde staplas på däck i varandra vid fram- och hemresor.

Kyrkesund på Tjörn har ju varit känt för sina dorisar eller ”Kyrkesundsåtar” inspirerade från New Foundlansbankarna. Tore Herlin, som ritade skonerna *Gladan* och *Falken*, lär ju ha inspirerats av de kanadensiska skonarna, men *Gladan* och *Falken* saknar ju detta speciella halvdäck.

Den franska marinens *Etoile* och *Belle Poule* lär ju ha haft franska 2-mastade bankfiskeskonare

som förebilder men dom har jag aldrig sett. Någon annan som sett dom och kan kommentera dom och deras halvdäck? Tacksam för idéer tecknar

Stephan Gyllenhammar

Svar till Stephan G

Varför är nästan alla tvåmastade seglande fiskefartyg galeasriggade på den europeiska västkusten men skonarriggade på Nordamerikas ostkust? Om nu påståendet är sant skulle jag tro den främsta orsaken kan sökas i tradition. Utvecklingen av nordamerikanska fiskefartyg är tämligen väl känd sedan omkring 1730, och beskrivs t.ex. av Howard I. Chapelle i *The American Fishing Schooners 1825-1935* (New York 1973).

Att Tore Herlin skulle ha inspirerats av de kanadensiska skonarna när han ritade *Gladan* och *Falken* är ett utbrett påstående, men ett tveksamt sådant. I ett uttalande refererat i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 29 februari 1944 säger Herlin ”Att, som föreslagits från en del håll, gå in för bankfiskeskonare av typ ’Bluenose’ torde vara fullständigt uteslutet. Dessa fartyg äro konstruerade med huvudsaklig vikt på snabbhet, vilket bottnar i rent ekonomiska intressen. Deras rigg är alldeles för ohanterlig för oerfarna sjömän, och man behöver bara tänka på den c:a 25 meter långa storbommen, stickande nära fem meter utanför akterhacket och förande ett storsegel på c:a 400 kvm. för att inse, att denna typ inte är något för elever. Dessa fartygs användning är baserad på att segla till och från fiskeskonarna, en sträcka på 100 à 200 sjömil. De äro i genomsnitt utrustade för en veckas segling och ha c:a 20 mans besättning under det att de föreslagna fartygen måste kunna medföra förråd för åtminstone en månad för omkring 50 man. Därigenom ställas helt andra krav på fartygens utrymmen. Bankfiskeskonarna uppfylla på grund av sina låga fribord, underskurna och låga förskepp samt platta akterskepp inte de krav på sjöduglighet, som måste ställas på ett skolfartyg.”

Den anonyme artikelförfattaren i GHT kontrar med ”Talet om bankskonarnas bristande sjövärdighet låter i detta sammanhang sällsamt. Det är riktigt att de söker hamn vid dåligt väder - om de är nära kusten. Därför att det för redskapens skull inte går att fiska i för hårt väder. Och fisket är deras uppgift. Men att inbilla sig att man kan

ligga år efter år på de yttersta bankarna i Nordatlanten, vintern igenom, och söka hamn varje gång det börjar blåsa - och undgå hårt väder, är ungefär likvärdigt med att göra gällande, att fartyg, som duger på det jobbet, inte är sjövärdiga nog för en kort sommarskryssning med 50 man ombord.”

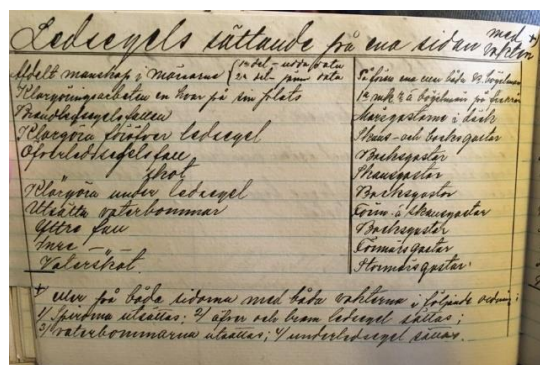
Vad gäller halvdäck så har *Gladan* och *Falken* faktiskt sådana, höjden gissar jag till omkring två fot. Däcket sträcker sig till akterkant på aktra däckshuset.

De franska skonarna *L'Etoile* och *La Belle Poule* har också halvdäck, ett ganska lågt och kort sådant. Det mest iögonenfallande med dessa skonorter är nog deras märssigel, som bygger på Colling & Pinkney's patenterade lösning. Under märsrån finns en något klenare spira runt vilket seglet rullas upp när det revas eller bärgas, ett arbete som ombesörjs helt från däck.

Lasse Bergman

Ledsegels sättande

I Skeppsorder nr 3/2020 fanns en berättelse om Carl Victor Nilsson. 1886 blev han skeppsgosse på briggen *Gladan*. 27 år senare tjänstgjorde han åter ombord, nu som uppbördsstyrman. Wictors gamla anteckningsbok finns bevarad. Ur den saxas följande arbetsfördelning:



”Ledsegels sättande på ena sidan med vakten, eller på båda sidorna med båda vakterna, i följande ordning; 1) Spirorna utsätts; 2) öfver och bramledsegel sätts; 3) vaterbommarna utsätts; 4) underledsegel sätts.

Afdelt manskap i märsarna

Klargöringsarbeten en hvar på sin plats

| | |
|----------------------------|--------------------------|
| Bramledsegelsfallen | Märgsgästarna i däck |
| Klargöra föröfver ledsegel | Skans- och backsgästar |
| Öfverledsegels fall | Backsgästar |
| -"- skot | Skansgästar |
| Klargöra under ledsegel | Backsgästar |
| Utsätta vaterbommar | Förmärs- och skansgästar |
| Yttre fall | Backsgästar |
| Inre -"- | Förmärgästar |
| Vaterskot | Stormärgästar” |

I Ekelöfs *Lärobok i sjömanskap, 2:a delen in- nefattande Skeppsmanöver*, Stockholm 1881, finns en mer detaljerad beskrivning, men avser ett fullriggat fartyg.

”Spirorna inhalas till påtackling. På fockråspirnocken krängas blockstropparne till underledsegels yttre fall och öfverledsegels skot, samt derutanför spirbrass- och spirtopppläntsskänklarna, om sådana skola användas. På fockrån eller främsta puttingsjernet uppsättes stjertblock till underledsegels inre fall. På storråspirnocken kränges blockstroppen till storöfverledsegelsskot.

På märsråspirorna krängas blocken till bramledsegels yttre skot och på märsrånas spirbygelarm fastsätts öfverledsegelsfallblocken.

Borgtalja eller toppläntsskänkling, der sådan finnes, klar göres till stötning av rånocken.

I ögonbulten på bramrånocken hugges bramledsegelsfallblocket, hvilket, om det är försedt med s.k. flyhake, hugges så, att hakens pynt visar akteröver.

På waterbomsnocken kränges waterskot-(underledsegelsskot-)blocket och fångningarna på toppgajen lossas, om denne varit inriden längs waterbom och vant.

Då ledsegelsgodset inskäres, iakttages att påstickningsparten af bramledsegelsfall, samt båda parterna af skotet nedmanas i märsen, hvarvid skotets påstickningspart manas öfver och dess halande part under märkebrass. Halande parten af öfverledsegelsfall ledes emellan båda parterna af märserfaltja, innanför underråbrassen, och i däck. Påstickningsparten af

öfverledsegelsskot manas öfver underråbrassen ned i däck, och skotets halande part manas utanför underråbrassen akter öfver. Halande parterna af alla ledsegelsfallen ledas i däck.”

Ovanstående var bara klargöringsarbetena, ytterligare sju sidor ägnas sedan åt mer detaljerad arbetsbeskrivning samt därtill hörande kommandon.

Krigsseglaraktionen 25 år

Omkring 1.400 besättningsmedlemmar på svenska fartyg omkom under andra världskriget. Till dem kan vi tillfoga flera hundra svenska sjömän som omkom på allierade fartyg. En vanlig bedömning är att sammanlagt omkring 2.000 sjömän omkom till följd av krigshandlingar. Mer än 200 svenska fartyg gick förlorade.

Sverige glömde snart sina krigsdeltagare, och det skulle dröja ett halvsekel innan nationen hedrade dem efter förtjänst. Däremot har många kustsamhällen egna minnesmärken över sina i sjökriget fallna söner och döttrar, och även sjömanskyrkor längs kusten har bidragit till att hålla minnet av dem vid liv.

Utanför sjömannens egen krets var journalisten Terje Fredh i Lysekil länge en ensam ropande röst. Hans småskrifter om kriget till sjöss var droppar som bidrog till att urholka stenen. 20 år efter att hans första skrift kom ut 1975 började saker hända. Krigssjömannens sak uppmärksammades vid ett maritimt möte i Uddevalla hösten 1995. Mötet avslutades med att kransar från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, dåvarande Redareföreningen, sjömannens fackföreningar och andra maritima organisationer lades ned vid Sjöfartsmonumentet i stadens inre hamn.

Dåvarande kommunikationsministern Ines Uusmann hörde av sig under mötet och beklagade att hon inte kunde närvara, samtidigt som hon uttryckte en önskan att få träffa företrädare för krigssjömännen. Det mötet ägde rum på Vasamuseet i Stockholm den 7 mars 1996, ett datum som samtidigt blev startskottet för processen att hedra dem alla. Det skulle ske på tre vägar. Ett upprop skulle göras för att komma i kontakt med så många kvarlevande krigsseglare som någonsin möjligt, oavsett om de hade seg-

lat innanför eller utanför spärren, eller på lejd-farten. Alla skulle få en personlig minneshandling. Ett minnesmärke skulle resas över dem och alla deras redan avlidna sjöbröder.

Uppdraget gick till Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritidsråd (som numera motsvaras av verkets enhet Sjömansservice) och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. En arbetsgrupp med Sjöfartsverkets dåvarande generaldirektör, gamle sjömannen och sjöfolksbarnen Anders Lindström vid rodret, trädde snabbt i funktion. Sjöfartens övriga organisationer ställde upp som en man. På 18 månader lyckades gruppen ro det i hamn som hade försumrats i ett halvt sekel.

I arbetsgruppen försökte Terje Fredh och jag agera detektiver för att finna så många kvarlevande krigssjömän som någonsin möjligt. Det skedde med hjälp av kopior ur gamla sjömansrullor och oräkneliga, tidsödande sökningar i mantalsskrivningsregistret SPAR. Dessutom var Johan Bagge på Sjömansregistret i Norrköping till ovärderlig hjälp, med ändlösa kontroller i det gamla, manuellt förda sjömansregistret. Terje Fredhs och min uppgift var också att få fram den utlovade minneshandlingen i tid, boken *KRIGSSEGLARE* med Terje som huvudförfattare.

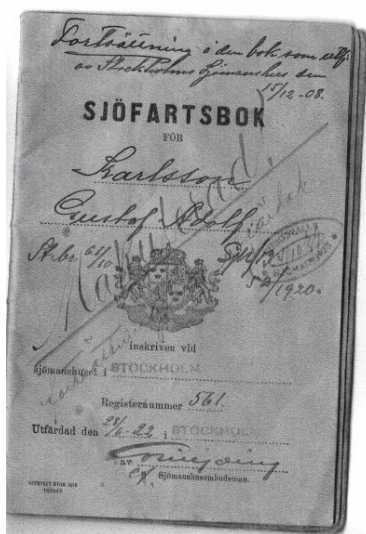
Totalt ledde uppropet och detektivarbetet till att kontakt kunde upprättas med 2.780 krigsseglare. Omkring 900 av dem samlades på Stenpiren i Göteborg den 6 september 1997, då Ines Uusmann invigde konstnären Lars Kleens minnesmärke (som senare skulle få en ny position framför barken *Viking* på Lilla Bommen i samma stad).

Ceremonin på Stenpiren följdes av en måltid på närbelägna Kajskjul 8, då också boken *KRIGSSEGLARE* med mottagarens namn på framsidan delades ut. Gripande scener utspelade sig. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus dåvarande kanslichef Lennart Sjöstedt tog spontant på sig rollen som ett slags kontaktförmedlare. Via lokalens högtalare anropades närvarande från olika fartyg under kriget. Skeppskamrater som hade flutit omkring i samma livbåt efter torpederingar kunde återförenas efter drygt ett halvt sekel.

För de gamla sjömännen var träffen, minneshandlingen och minnesmärket en upprättelse, om än en senkommen sådan.

Torbjörn Dalnäs

En Rydbergsgast



Jubelgasten Bo Rönnerblad har till redaktionen lämnat en del anteckningar om sin fars tidiga sjötjänstgöring. Denne man, Gustaf Adolf Karlsson, föddes den 9 september 1887.

Den 1 maj 1904 började han sin sjömansbana, 16½ år gammal, i *Abraham Rydberg*, som han lämnade 5 september. Knappt en månad senare bodde han i London på Scandinavian Sailors Home. Den 26 oktober mönstrade han i norska barken *Viva*. Efter en resa till USA mönstrade han av i Göteborg 25 april 1905. I augusti far han med ss *Ceric* från Liverpool till New York, där han den tjugoförsta får jobb i tremastskonaren *Humarock*. Vistelsen där var tydligen ej till belåtenhet för efter tio dagar rymmer han. I slutet av september mönstrar han i den stora, 300 fot långa fyrmastskonaren *Shenandoah* i Boston, avmönstring i maj 1906 i Port Townsend vid Seattle.

19 maj samma år kommer han i fyrmastskonaren *David Evans* av San Francisco. Efter en resa till Manila mönstrar han av i Everett, också det i närheten av Seattle.

Någon gång i början av 1907 mönstrar Karlsson i spanska barken *Asuncion*, ex *Miako*. Det var en liten klipperbark, 160 fot registrerad längd, kompositbyggt i Sunderland redan 1869 för Kinatraden. Han mönstrar av i Antofagasta, där han snart får jobb som matros i fyrmastade stål-barken *Comliebank*, av Glasgow. Efter ankomst Newcastle mönstrar han av och får efter en vecka ny hyra, nu i fullriggaren *Saint Mirren*, av Glasgow.

Nästa fartyg blir fyrmastbarken *Erskine M. Phelps* där han mönstrar luciadagen 1907. Den 30 maj 1908 lämnar Gustaf fartyget i Philadelphia, PA.

Sjökapensexamen avläggs i Stockholm 9 maj 1910.

År 1914 i april reser han till London via Köpenhamn, Hamburg och Vlissingen. Efter en och en halv vecka far han via Dieppe, Paris, Orleans, Tours, Bordeaux, Irun, Miranda, Ebro, Burgos, Valladolid, Madrid och Cordoba för att slutligen hamna i Gibraltar, där han den 9 maj börjar tjänstgöring som styrman i *Carina*. Vad det var för slags fartyg har jag inte lyckats lista ut, men det förefaller som om det var någon sorts privat yacht, utrustad med segel men sannolikt också maskin.

Från Gibraltar går de till Genua för dockning och kompassjustering, vidare till Neapel och Syracuse. Sedan blev det Kreta, Thera, Milos, Nauplia och Pireus. Därefter Marathon, Delos, Gallipoli och Konstantinopel. Där fick de den 5 augusti veta att kriget brutit ut och de beordrades att genast lämna. Enligt uppgift skulle ”Tyskland intagit Åland och sänkt en rysk kryssare i en sjöbatalj därstädes. Tyskarna infalla i Ryssland och i Belgien till Frankrike. England förklarar krig. Belgien likaledes. Sverige mobiliserar. Italien är passivt tillsvidare.”

Så småningom anlöper de åter Neapel, där det i italienska tidningar stod ”att Sverige börjat krig mot Ryssland. Anmälde mig till svenska konsuln, som sade att jag ej kunde komma hem. Skrev till mamma.”

Efter Neapel följde ett kort uppehåll i Gibraltar, och därefter ett par dagar i Lissabon. Den 7 september avgick *Carina* från Lissabon för att via Bermuda ta sig till New York och slutligen Boston, dit man anlände 11 oktober 1914. Här avmönstrade Gustaf och kom med *Oskar II* i slutet av månaden till Kristiania, varifrån ”tåg till Sthlm”.

Gustafs vidare öden är mig okända, men man måste säga att de tio år som här översiktligt beskrivs tycks ha varit nog så händelserika. Och som för så många andra lades grunden till det hela vid Alberget och ombord i *Abraham Rydberg*.

Lasse Bergman



FLAGGAN I TOPP

Februari

| | | |
|--------------------|----|---|
| 2 Roland Blomgren | 60 | O |
| 5 Peter Ålund | 60 | O |
| 16 Jan Grabellus | 85 | S |
| 18 Thomas Fjaestad | 90 | O |
| 27 Gunnar Utbult | 75 | V |
| 28 Åke Kindstedt | 85 | O |

Mars

| | | |
|----------------------|----|---|
| 9 Ola Manhed | 65 | V |
| 22 Per A. Persson | 70 | O |
| 28 Ulf J. Hallengren | 85 | V |

April

| | | |
|---------------------|----|---|
| 8 Carl-Johan Scharp | 85 | O |
| 12 Jan Höglund | 80 | S |
| 22 Sten Eriksson | 85 | V |
| 28 Yngve Norgren | 60 | V |

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@rydbergsgastarna.se

MÖNSTRINGSavgift

Avgiften för år 2021 är 250 kr, för juniorgästar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERERS REDAKTION

Johnny Lund
Stockholmsv. 62
122 62 ENSKEDE
kkjolu@gmail.com
070-200 80 75

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

Lars Bergman
lars.h.bergman@gmail.com
070-590 44 23

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

| | |
|------------------------------------|---------|
| Keps med brodyr | 180:- |
| Snapsglas | 90:- |
| Standert | 160:- |
| Bordsflagga 18x18 cm | 125:- |
| Blazermärke | 100:- |
| Rydbergsknappen | 100:- |
| Manschettknappar | 125:- |
| Rydbergsslipsen specialpris | 60:- |
| Engelsk sjömanskniv | 800:- |
| Slipshållare | 60:- |
| Vykort fyrmastbarken | 5:- /st |

Korrespondenskort fyrmastbarken,

med kuvert, 8 st NYHET! 150:-

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 Plusgirokonto

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 | Anders Rudin | 070-795 85 96 |
| | anders_rudin@yahoo.com | |

Backlagsförmän:

| | | |
|------------|--|---------------|
| Ostkusten | Anders Isberg | 073-765 03 20 |
| | anders.t.isberg@telia.com | |
| Sydkusten | Vakant | |
| Västkusten | Ola Manhed | 073-697 36 08 |
| | olamanhed@gmail.com | |

Besättningens adresser

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