



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGASTARNA
Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 77
Nr 2

Redaktion
Lars Bergman
Sven Dagberg
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

April
2009

ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Samtliga Gaster med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring fredagen *den 1:a maj 2009 med samling kl 1130* på Rydbergsgastarnas traditionella mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Den 1:a maj i år är det 80 år sedan som Arnold Schumburg kallade till den mönstring på Alberget som blev startskottet för Besättningen Rydbergsgastarna! *Det skall vi fira!*

Efter mönstringen förflyttar vi oss några hundra meter västerut till Sjöfartsverket, Rosenvik, med adressen af Pontins väg 6 för årsmöte, lunch och allmän samvaro. Medan Gastarna klarar av ärendena på årsmötets föredragningslista samlas gästerna med en sherry.

Priset för lunchen är 245 kr/person

För deltagande i själva mönstringen på Alberget krävs ingen anmälan i förväg.

Den som vill vara med på lunchen måste

- göra en bindande anmälan senast måndagen den 27 april till Åke Kindstedt 08-647 16 41 eller 0175-103 24
- och samtidigt betala in avgiften 245 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

Sten Gattberg

KAPTEN HAR ORDET

För 80 år sedan, ”våren 1929, utfärdade kapten Arnold Schumburg ett upprop till f.d. Rydbergselever att den 1 maj samlas å skolskeppets gamla förtöjningsplats, Alberget 4 B på Djurgården i Stockholm. Anledningen var, att det gamla sommarskolskeppet ersatts med ett djupvattensfartyg, varför den obligatoriska mönstringen av nya skolskeppselever å gamla förtöjningsplatsen hädanefter skulle upphöra. Schumburgs vädjan klingade ej ohörd. --- Besättningen Rydbergsgastarna kan således räkna den 1 maj 1929 som sin födelsedag, även om det officiella instiftandet av föreningen av vissa orsaker ej kom att äga rum förrän den 1 maj 1932”. Så skriver Einar Moberg i jubileumsskriften ”För Fulla Segel” 1957.

När vi i år samlas på Alberget är det inte bara 80 år sedan föreningen bildades, det är också 161 år sedan exercisbriggen Carl Johan inköptes för den praktiska sjömannaskolan och den 15 augusti 1882, för 127 år sedan, inköptes fastigheten Alberget. Fastigheten såldes 1928 och möjliggjorde köp av 4-mastbarken *Abraham Rydberg* (ex *Star of Greenland*).

I denna historiska tillbakablick, är det värt att nämna att *Vestkustens Backlag* instiftades den 28 oktober 1935, *Sydkustens* den 5 februari 1960 och *Ostkustens* den 1 maj 1960.

Efter den traditionella Årsmönstringen, intar närvarande vårlunchen i Sjöfartsverkets – numera Transportstyrelsens – lokaler Rosenvik, bara tre tomter från Alberget!

Signaler om sommarens seglingar berättar om Tall Ships' Race Baltic, briggen *Tre Kronor* deltar och seglar i övrigt runt Östersjön, *Shamrock* seglar traditionellt med elever, Marina Läroverkets *Najaden*, *Belle Ami* och *Ålva* liksom Solnaskutan *Constantia* med sina elever.

Gunilla är på väg hem och Kryssarklubbens ”skutor”, liksom *Gladan* och *Falken* förbereder sina seglingar. Läs om *Gladans* och *Falkens* seglingar i särskild artikel.

Väl mött till traditionell mönstring på Alberget den 1 maj kl 1130.

Sten Gattberg

BRIGGEN TRE KRONOR

Sommarens seglingar

Briggen *Tre Kronor* rustas för närvarande vid Kastellholmen i Stockholm för sommarens seglatser. Hon börjar lite lugnt med att bland annat segla i Mälaren med partners, medlemmar och

aktieägare. I juni kommer briggen att vara åskådare- och VIP-fartyg då Volvo Ocean Race gör ett uppehåll och ett ”In-port race” i Stockholm, Briggen fortsätter sedan till Visby för evenemang i samband med Almedalsveckan.

I juli gör briggen sin debut i Tall Ships' Race som i år börjar i Gdynia och fortsätter via St Petersburg och Åbo till Klaipeda i Litauen. Efter tävlingen fortsätter hon med seglingar i Östersjön till tyska och svenska hamnar till i oktober. Innan vintervilan i Stockholm ska hon göra en segling till klimatmötet i Köpenhamn på uppdrag av Svenska ambassaden.

Sven Dagberg

VÅR NYE 3:E STYRMAN

Den vakanta posten som 3:e styrman och redogörare har nu blivit besatt. Bo Johansson tillträder och avlöser vår tillfälliga redogörare Gunilla Lord. Här kommer Bosses egen presentation:



Jag föddes i Karlskrona 1942. Alltså för 67 år sedan.

Jag började i flottan 1972 efter det stora ”tvättbytet” då vi bytte gradbeteckningar för underbefälet till sergeant och fanjunkare. Jag kom då från den dåvarande marinpolisen i Karlskrona.

1975 började min bana på skonerna som varade i närmare 6 säsonger, fram till 1981. Det året seglade vi på Väneren utan bredfockerån. Slussar och elkablar satte stopp för det.

Nästa längre kommandering blev BoMö nere i Malmö. Det blev tre år med uppgift att till sjöss kontrollera trafiken i Öresund. Därefter Ekipaget i Karlskrona med att bli köra bogserbåt.

Sista längre kommendering blev som chef för värnpliktsdetaljen på Berga örlogsskolor 1992-1998 där uppgiften var att kommendera värnpliktiga till flottans förband. Därefter pension vid 55 års ålder.

1998 blev jag medlem i Flottans män Stockholm, och så småningom kanslichef, skattmästare och medlemsregisteransvarig fram till 2008.

Bo Johansson

ERIK SVEDELIUS

Mr Sweden i Brasilien

Den 19 mars fyllde Besättningens äldste Gast 100 år. Han seglade med fullriggaren *Abraham Rydberg* redan 1921.

År 1932 tog han sjövägen till Rio de Janeiro och började där en karriär som affärsman och mycket respekterad företrädare för Sverige i den stora svenska industristaden São Paulo. Han blev med tiden VD för handelshuset T. Janér i Brasilien och var under sexton år Sveriges generalkonsul.

Han gjorde stora insatser för att främja relationerna mellan Sverige och Brasilien och belönades för detta med Vasaorden.

Sven Dagberg

ETT INLÄGG I RIGGDEBATTEN

Debatten i Skeppsorder och kompletterande studier i olika böcker har gjort mig osäker på vad det är som jag har stoppat i flaskan.



Är det en råsegelskonert eller en brigantin eller en hermafroditbrigg eller vad ska man kalla det?

Sven Dagberg



FLYING CLIPPER

Dagsläget

Från och till får jag förfrågningar om vad som hänt med vår vackraste bramsegelskonert sedan sist (Skeppsorder 1/2008). Svaret är kort: Ingenting. Tanken var att hon skulle mastas någon gång under sommaren 2008 men – som vår sagesman så framsynt sa i januari 2008 angående det vidare återställningsarbetet - : ”To say the truth, in my opinion, knowing the way the navy works according H. S. Evgenidis, I don’t think that these things will have finished earlier than the end of the year.”

Han vet vad han talar om och blev mer än lovligt sannspådd. Enligt besked från honom hösten 2008 fanns det inte något företag som vid upphandlingen kunde lägga ett bud i nivå med det låga anslag som stod till förfogande.

Den som har tillgång till Google Earth på internet kan leta upp Salamis (Salamina) ca 16 km rakt väster om Athen. På 200 km sökhöjd dyker ön upp. I nordöstra hörnet, innanför udden rakt söder om den lilla ön norr om sundet ligger varvet. Från varvsgården leder en bred pir rakt söderut. I vinkeln mot varvsgården ligger ett stort örlogsfartyg och nedanför henne ligger *Flying* (37°58'35,2"N, 23°32'09,7"E) omastad och sorgligt övergiven. Det svider lite när man ser henne så håll näsduken i beredskap.

På skämt flaggade jag för Riobesättningen att det kanske var ett jobb för oss att rigga henne och om

jag får fortsätta att leka med tanken skulle ett scenario kunna se ut enligt följande:

– 20 man en månad, inkvarterade och förplägade på något logement på varvet, oavlönade men resekostnadsersatta, finansierat av grekiska marinen.

– 8 man på förmasten och 6 på vardera stor och mesan.

– 1 vecka att sortera upp materialet, 1 vecka att masta henne, 1 vecka att rigga henne och 1 vecka att slutföra jobbet.

Tänk sedan en mässingsskylt på salongsskottet:

**This ship was in 2009 rigged by hands of
The Rydberg Crew – Leage of Swedish
Sailing-ship Veterans**

Vi skulle onekligen göra ett avtryck i den marina historien. En tanke att ha nöje av, en dröm att bära med sig.

*Tom Sjöholm
Flying Clippers Riobesättning*



GLADAN OCH FALKEN RUSTAR FÖR EXPEDITIONER 2009 OCH 2010

Gladan genomgår under vintern stor översyn vid Öckerövarvet. När hon blir klar i juni, har navigationshytten (tidigare sjukhytt) försetts med ytterligare modern materiel, nästan som en

”stridsledningscentral”. *Byssan* är totalrenoverad och – bäst av allt – med hjälp av en minigenerator kan hon periodvis segla ”tyst”.

Falken vårustar i Karlskrona för att kunna ta första elevkullen från Törnströmska gymnasiet däck- och maskinprogram. Hennes segling börjar i maj och seglar via Tallin till Gävle och Hudiksvall innan hon förtöjer vid Östra Brobänken på Skeppsholmen den 29 maj. Därifrån seglar *Falken* med sjökadetter/aspiranter via Gotland till Öckerö under juni månad.

Samtidigt seglar *Gladan* med Sjövärnsaspiranter och civila skolungdomar från Öckerö till Karlskrona och Gotland. Därifrån seglar alltså skonerterna gemensamt för att vara åter i Öckerö i slutet av juni.

I slutet av juli seglar de till nordiskt kadettmöte i Søndreborg. Därifrån rundar de England och besöker Dublin. Där skiljs skonerterna åt.

Falken seglar via Isle of Man, Hebriderna, Orkney och Kristiansand till Öckerövarvet. Så blir det hennes tur att genomgå motsvarande översyn som *Gladan* fått i vinter.

Gladan seglar också sydvart, men direkt till La Coruña i norra Spanien. Därefter besöker hon Lissabon och Cadiz för elevbyte i slutet av september. Med nya elever seglar hon via Funchal till Kanarieöarna med Flottans elever för fyra veckors praktisk astronomisk navigationsutbildning – nya tidens ”långresa”!

Gladan fortsätter hela 1:a kvartalet i området, ”mellersta Atlanten”, med sjömansutbildning av civila skolungdomar från olika skolor.

Jerker Schyllert, DC och FC *Falken* och Anders Foghagen, FC *Gladan*, hälsar till Gästarna och önskar dem välkomna ombord.

Sten Gattberg

Nedanstående skildring av fyrmastbarkens första elevresa, 1931-1932, är författad av dåvarande medicine kandidaten Arne Tallberg. Artikeln publicerades ursprungligen i Svenska Kryssarklubbens årsskrift 1935.

MED ABRAHAM RYDBERG TILL ANDRA SIDAN KLOTET

Tiden blir praktisk och prosaisk. I samma mån som de nya uppfinningarna göra livet bekvämare och behagligare för oss försvinner mycket av forna tiders poesi och tjusning. Allt skall gå fort, allt skall vara ändamålsenligt, det som vädjar till fantasin och känslan har inte mycket att säga till om i våra dagar, framför allt inte när det gäller kommunikations-medlen. Liksom ångan och motorerna ha revolutionerat samfärdseln till lands, så ha de också i minst lika hög grad gjort det till sjöss. De stolta segelskeppen ha spelat ut sin roll och försvunnit från de sju haven – om man bortser från ett ytterst ringa fåtal - utvecklingen kräver sin tribut och de stora råseglarna motsvara inte längre tidens krav på snabbhet och precision i förbindelserna.



Allt som allt finns de i närvarande stund endast ett femtiotal stora djupvattensglare kvar av den stolta armada som för knappt ett århundrade sedan plöjde oceanerna. De flesta av dessa äro hemmahörande i Mariehamn på Åland, där sjöfartsrådet Gustaf Erikson har världens för närvarande enda större segelfartygsrederi med ett trettiotal stora seglare, bland vilka *Herzogin Cecilie*, *L'Avenir* och *Archibald Russel* kanske äro de mest bekanta. Det en gång så stora tyska Leitz-rederiet tycks nu ha överlätit så gott som alla sina "P"-skepp som t.ex. *Parma*, *Penang* och *Padua* i finländska händer. Här och var finnas enstaka fartyg kvar i "aktiv tjänst", som skolskepp, medan många framsläpa en eländig tillvaro som kolholkar eller ligga upplagda sedan årtal i väntan på den oundvikliga upphuggningen. Så gott som varje år stryks något av de ännu seglande skeppen av den ena eller andra anledningen från listan och det är av allt att döma endast en tidsfråga, innan segelskeppens saga är all, om man bortser från skolskeppsverksamheten.

I Sverige ha vi numera endast två stora seglare i skeppslistan, nämligen fyrmastbarkarna *C.B.Pedersen* och *Abraham Rydberg*, bägge kombinerade skol- och fraktskepp och bägge för

närvarande nere på Södra halvklotet som deltagare i årets stora "Wheat-race", snabbaste resan med det nya vetet från australisk till europeisk hamn, en årligen återkommande kappsegling mellan de sista råseglarna.

Då komma de för ett ögonblick åter i förgrunden för det allmänna intresset, man läser med spänning de korta, knappa rapporterna om deras jagande färd runt det stormpiskade "Hornet", alla pojkårens föreställningar om sjömanslivets romantik och tjusning vakna åter till liv och man drömmer sig för ett ögonblick bort från vardagslivets enahanda till de fria vidderna.

Att under svällande segelpyramider få plöja världshaven och att under månader få leva fjärran från yttervärlden ute på de stora vattnen är en sensation, som de flesta av oss nu för tiden måste inränga bland de ouppfyllda drömmarna. Det är därför kanske inte så underligt, att mina pulsar började dunka, när jag helt oförmodat ställdes inför utsikten att som skeppsläkare få medfölja *Abraham Rydberg* på dess första resa till Australien under svensk flagg.

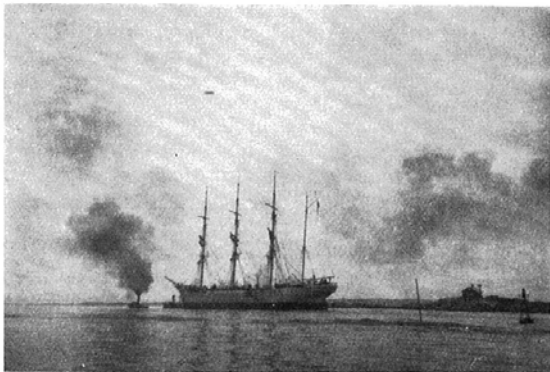
Som stockholmare kände jag ganska väl till Rydbergska stiftelsen och jag visste att den hade uppkommit genom testamente av skeppsredaren och grosshandlaren Abraham Rydberg, som vid sin död i mitten på 1840-talet donerade sin efterlämnade förmögenhet till en stiftelse med ändamål att bereda "ynglingar med håg och fallenhet för sjömansyrket" tillfälle att pröva på dess olika sidor. Otaliga skolpojkar ha sedan under ett åttiotal år fått tillbringa några angenäma sommarmånader ombord i stiftelsens fartyg; alla med undantag för det första uppkallade efter stiftaren.

När kapten Sune Tamm – "Fidra-Tamm" – 1929 kom till stiftelsen som biträdande lärare, slog det honom, att det måste vara mera i donatorsn and, om t.ex. 40 pojkar under en årslång expedition till avlägsna farvatten verkligen fingo tillfälle att sätta sig in i sjömanslivets "vardagssidor" och samtidigt fingo en möjlighet att förvärva de för inträde vid navigationsskolorna stipulerade segelfartygsmånaderna, än att 120 pojkar under några korta sommarmånader "lekte" sjömän, och sedan kanske ägnade sig åt helt andra sysslor. Som det dåvarande skolskeppet var för litet för detta ändamål, föreslog han att en stor oceansegelare skulle inköpas för reguljär fraktfart på avlägsna vatten.

Styrelsen var med om saken och sedan "*lilla Rydberg*" sålts till en amerikansk miljonär i egenskap av "världens minsta fullriggare" (300 ton) inköpte Tamm efter omsorgsfullt val bland de fartyg, som stodo till buds, i San Francisco fyrmastade stålbarkskeppet *Star of Greenland* på c:a 3500 ton och byggt 1882 i Greenock under namnet *Hawaiian Isles*.

Fartyget omdöptes till *Abraham Rydberg*, och med en brokig besättning seglade Tamm henne till Europa och efter att ha lossat spannmålslasten i Dublin vidare till Göteborg, där hon intogs på Götaverken för ombyggnad till sitt nya ändamål. När detta var klart lades hon i vinterkvarter vid Nya Varvet, medan Tamm bland 350 sökande valde ut de 40 som skulle bilda den första elevkullen efter de nya riktlinjerna. I juli inmönstrades besättningen för att hjälpa till med uppriggningen och den 15 augusti beräknades allt vara klart för långresan till "Australien för order".

Jag fann *Abraham Rydberg* på Götaverken, där den intagits för bottenmålning. Redan det första intrycket av kapten Tamm var utomordentligt vinnande. Han var lång och smärt med kloka, grå ögon och det låg något så på samma gång manligt, fast beslutsamt och pojkkänt sorglöst i hans uppenbarelse, att jag genast kände, att han måste vara idealet för en pojkkledare och pojkkupffostrare. De föräldrar, som få lämna sina söner i Sune Tamms hägn äro att gratulera lika mycket som pojkarna själva. Vårt första samtal blev inte långvarigt. Det tog inte lång stund, förrän det var uppgjort, att jag skulle medfölja som skeppsläkare på långseglingen.



Abraham Rydberg förhalas ut till Rivöfjorden färdig till start på första långresan.

Söndagen den 30 augusti gåvo vi oss iväg. Medan jag hade varit uppe i Stockholm för att ordna en del detaljer för ett årts bortovaro, hade *Abraham Rydberg* förhalats ut till Rivöfjorden och låg nu redo till avfärd. Från förtoppen smattrade den australiska flaggan med Södra Korsets silverstjärnor på röd bakgrund och som ett ytterligare tecken på att ankaret snart skulle hivas blåste "Blue Peter" från en rånock. En visselsignal skar genom luften och i nästa sekund svärmade pojkarna upp i riggen och ut på rårna. Beslagssejsingar, gårdingar, skot och gigtåg lossades och märsfallsvinscharna snurrade. Det ena seglet efter det andra vecklades ut och rårna brassades för vändning. Ankarspelet rasslade, tum efter tum av kättingen matades in och skutan började skjuta fart. I täta kolonner svärmade segelbåtar och andra farkoster omkring oss, men

allt eftersom vår stora segelarea tog ut sin rätt, sackade de mer och mer akteröver.

Mer och mer av Bohusläns klippor sjönk under horisonten och det var nog inte utan att vi litet var den första kvällen tyckte att det var litet underligt vid tanken på de 15000 milen, som lågo framför oss av färden till andra sidan klotet.



Jag försatt inte tillfället att orientera mig litet ombord. Genom föregående sjökommenderingar på Flottan var jag inte fullkomligt obekant med förhållandena om skeppsbord, men detta var en helt ny värld, som jag satte igång med att utforska. Sune Tamm sade en gång, att den så mycket omtalade och besungna segelfartygspoetin först i våra dagar har blivit verklighet, medan den "i den gamla, goda tiden" var den mest renodlade prosa. En rundvandring på denna den nyaste *Abraham Rydberg* är ett utmärkt belägg för sanningen i detta påstående.

Där en gång framme under backen fuktiga, rökiga skansar legat, äro nu lamp- och färgskåp samt "timmermannschapp" inrymda. De enda bofasta inneånarna för om stormasten voro de sex grisarna, som vi hade med oss som färskproviant. Mellan stor- och kryssmast låg det s.k. midskeppshuset med inredningen för pojkarna, kabyss, mässar. Frånsett befäl och underbefäl seglade vi med rena "amatörer", de fyrtio pojkarna. En del av dem hade farit till sjöss förut under längre eller kortare tid, med de allra flesta av dem voro fullkomligt "gröna". De voro utgallrade bland över 350 sökande och representerade, tror jag, alla Sveriges landskap. Aldern varierade mellan 16 och

20 år. I motsats till det gamla skanssystemet bodde pojkarna här i hytter om 4-6 man och det dröjde inte länge förrän en het tävlan uppkom mellan de olika hyttlagen om hytternas dekorativa utsmyckning, där uppfinningsrikedom, målarfärg, sängförhängen och undersköna "kamera-porträtter" spelade en avgörande roll. Akter om hytterna låg pojkarnas mäss, som gick tvärs över hela fartyget från sida till sida. Längst akterut i midskeppshuset låg den eleganta kabyssen, med kakelklädda golv och skott, marmorbänkar, fotfria skåp m.m., en skapelse av Götaverken, som skulle ha väckt avund hos vilken husmor som helst och som var en av våra största sevärdheter när vi hade gäster ombord därute i hamnarna. Intill kabyssen låg dessutom bageriet och underbefällets mäss.

Under halvdäcket eller "poopen" lågo på förkant hytter för två båtsmän, två timmermän, stewart och kock, segelkojerna, samt bibliotek och lektionsrum för pojkarna med böcker, tidskrifter samt en grammofon med ett par hundra skivor. Längst akterut slutligen residerade chefen, tre styrmän och skeppsdoktorn, och här lågo också chefens salong, gunrum och radiohytt.

Det ansågs nog på sina håll som litet vågat att med en så ungdomlig besättning gå till sjöss med en stor råseglare som *Abraham Rydberg*, men Tamm litade på sina pojkars goda vilja och på befällets och underbefällets förmåga, och erfarenheten visade, att han hade fullkomligt rätt i sin tillit. Även om en och annan hade litet svårt i början att hitta de rätta "tåtarna" i mörkret, ordande det hela snart upp sig, och vi behövde inte göra som gamle kapten Gustaf von Zweigbergk i Kapstaden, en gång när han hade med en ohjälplig landkrabbebesättning att göra, nämligen att sätta spelkort på sladdarna och i stället för de vanliga kommandoorden vråla: "Hal spader dam! Låt gå ruter ess!".

Sedan vi genom radion fått reda på att en sydlig storm var på marsch upp genom Kanalen, vände vi beslutsamt "peket" upp mot Fair Island i sundet mellan Shetlands- och Orkneyöarna och med goda tolv knopar jagade vi fram över en grå och regndiger Nordsjö. Det låg något fullkomligt egenartat i att på detta sätt svepa fram med god steambåtsfart genom sjöarna utan att det kändes så mycket som en darning i skrovet, utan att det hördes något annat ljud än bogvattnets porlande. När vi kommit igenom den relativt trånga passagen mellan ögrupperna, kantrade vinden precis så mycket som vi behövde, och med oförminskad fart dansade vi vidare längs Skottlands västkust. Härute låg några ensliga, icke fyrbelysta klippor, och det säger sig självt, att vi spanade noga efter dem och drogo en lättnadens suck, när vi pejlade dem. Ett segelfartyg, som rusar fram i beckmörkret, har ju inte ångarens möjlighet att slå back, och fastän vi voro så moderna, att vi hade elektriskt ljus överallt, t.o.m. i lanternor och rum, hade vi dock ingen

strålkastare, som vi kunde svepa den mörka vattenytan med.



Pojkarna hittade snart de rätta "tåtarna".

Litet var av oss började nu känna sig hemmastadda. För pojkarnas del upptogs mycket av tiden av arbete i riggen eller nere i rummen. Stående och löpande rigg fick en noggrann översyn och pojkarna kommo snart nog underfund med vikten av att hålla reda på "pinalerna" när man arbetar till väders. De märkspikar, som från bramsalningen eller röjel-godset (c:a 50 meters höjd) skälvande borrar sig in i däcksplankorna, tjänade som ypperliga illustrationer till arbetets faror – för omgivningen.



Nya segel ritas och beräknas.

Utanför Portugals kust fångade vi den s.k. "portugisiska Nordan", som i sinom tid skulle föra oss ned i nordostpassaden. Vattnet blev allt blåare, i tätta stim flydde flygfiskarna undan för vår skarpa

stäv och längs sidan kastade sig springare i lekfulla skutt genom sjöarna.

Den 13 september passerade vi Funchals vinstänkt redd, 13 dygn och 19 timmar efter avseglingen från Göteborg, en rekordresa så god som någon annan med en medelfart av nära 12 knop.

Det blev allt varmare och det ena plagget efter det andra avpoletterades. Solen strålade slösaktigt från en klarblå himmel, där små lätta passadmöln gled fram som ulltappar, svaga ljumma vindar lekte i seglen, arbetet gick trögt, allt var som tillrättalat för ett renodlat dolce far niente.

Och nätterna! Skrov, master, segel och rår stodo som svarta silhuetter mot natthimlen, där Karlavagnen för var afton sjönk allt längre ned mot horisonten, månen hängde som en stor tung silverkula över det glittrande, småtoppade vattnet, inte ett ljud störde stillheten, endast bogvattnets porlande och små kluckande virvlar kring rodret bröto tystnaden, över hela den vida vattenytan blinkade mareld som reflexer av jättelika strålkastare på havsbotten, akterut ringlade sig logglinan som ett enda tindrande mareldsband och då och då kastade sig ett stim flygfiskar som silverpilar genom nattmörkret.

I slutet av september dog passaden ut och vi blevo liggande i ”stilla bältet” mellan passaderna, strax norr om ekvatorn. Det kunde gå timmar utan att den minsta käre krusade det oljeblika vattnet, solen gassade obarmhärtigt, temperaturen höll sig ständigt mellan 40 och 45 °C, för att nattetid i lyckligaste fall någon gång sjunka ned till 30 °C. Under dagen var allt ombord glödande, att beröra metall var liktydigt med en brännblåsa och det var fullkomligt omöjligt att gå på däck annat än med tjocka sulor. De flesta av oss tålde värmen någorlunda, men ett par av pojkarna voro litet illa däran och svalkades enligt Tamms ”Fidra”-patent med konjak i håret för att genom avdunstningen erhålla svalka. Förfarings-sättet gav dock någon av herrar officerare anledning att allvarligt påminna om hur det gick för flickan, som trampade på brödet!

Sedan vi i bortåt tio dygn hade rullat omkring på detta sätt i mäktiga dyningar utan att ens göra styrfart, kom äntligen en vindpust och vi kunde börja röra på oss igen, denna gång med en nyförvärvad hajfena, alla långtradares hederstecken, på ”peket”, som en liten tröst för alla våra bakugnslidanden.

Den 3 oktober, vid pass åtta om morgonen, passerade vi ”en linje, troligen ekvatorn”, för att citera loggboken. En ung man av vakten hade i god tid beordrats att hålla utkik efter det betydelsefulla sjömärket och det ögonblick, då vi tyckte oss höra det skrapa under kölen, utmärktes med 12 glas – på skeppsklockan.



En ung man av vakten beordrades att hålla utkik efter ekvatorn.

Med sydostpassaden seglade vi med god fart ned mot den brasilianska kusten. Det kanske kan verka litet egendomligt, att en skuta på väg från Göteborg till Australien via Godahoppsudden kvistar över till Sydamerika ett slag, men för segelskutskepparen blir den snabbaste vägen inte alltid den matematiskt kortaste. Han måste utnyttja de konstanta vindarna. Dem kan han någorlunda räkna med, de variabla vet han inte på samma sätt var han har.

Den 17 oktober hade vi vår enda landkänning mellan Madeira och Australien. Vi passerade då en liten obebodd klippö, Trinidad, utanför Brasilien. En idealisk piratö, med branta, skrovliga bergväggar och djupa grottnyningar. Från Trinidad började vi mer och mer draga oss i en stor båge ostvart för att komma ned på fyrtiograderna, ”the roaring forties”, de starka västliga vindarnas bälte. Vår kurs förde oss rakt mot ögruppen Tristan da Cunha, i vars närhet det danska femmastade skolskeppet *Köbenhavn* förmodas ha gått under vid sitt oförklarade försvinnande under resa i barlast från Buenos Aires till Australien 1928-29. Tyvärr slog vinden om på natten innan vi skulle passera ögruppen, och vi gingo därför miste om den sällsynta upplevelsen.



Vi voro snart nere på fyrtiograderna och för fulla segel jagade vi nu ostvart mot Godahoppsudden, som vi passerade på 400 mils avstånd; det friskade i, och i en rykande fyradagarsstorm fingo vi pröva på, vad det verkliga sjölivet vill säga. Hagelbyarna smattrade mot däck, havet var som en kokande gryta och med ett öronbedövande brak bröto sjöarna över oss, så att skummet fräste ända upp mot märsarna, segel sletos i trasor och måste bärgas eller skiftas mitt i detta tjutande, becksvarta inferno; framme från backen ljöd skeppsklockans klämtningar genom mörkret i takt med sjöarna som en gravringning. Någonstans därute i den svarta

natten kunde det ligga ett halvsjunket vrak eller ett isberg på lur i vår väg, där vi länsade undan för stormen för bara de tre undermärsseglen.



Det lugnade sig lyckligtvis så småningom och det var inte utan att vi kände oss litet mildare stämda mot stormen, som hade berövat oss varje tillstymmelse till vila under fyra dygn, när vi upptäckte att vi tack vare den under de sista dyggen hade närmat oss målet med en medeldistans av mer än 260 mil per dygn.



Den 2 december skymtade en landkontur vid horisonten, den höjde sig alltmer och några timmar senare passerade vi Kangaroo Island utanför mynningen till Spencerbukten i Sydaustralien. I strålände väder gled vi in över Spencerbuktens koboltblå vatten och tidigt följande morgon kastade vi ankar utanför Wallaroo, där vi skulle lasta vete, efter 94 dygns resa.

Man skulle nog gärna vilja tro, att det måste bli synnerligen långsamt att tillbringa hela denna tid om skeppsbord, utan möjlighet att "räta på benen", och uteslutande hänvisade till varandras sällskap. Så var emellertid inte alls fallet. Det löpande arbetet blev bara det ett förströelsemoment, vidare upptog pojkarnas undervisning i navigation, sjömaning, sjömanskap, fartygskänedom, signalering, sjölagar och författningar, handelslära, handelsrätt, elementen av anatomi, fysiologi, medicin och kirurgi och praktisk sjukvård åtskilligt med såväl tid som intresse. Men tiden räckte också till annat. Varje söndag utkom en tidning "för Abraham Rydberg med omnejd", där alla från chefen till kajutpojken medverkade. Dagsnyheter från Sverige och världen i övrigt (per kortvågsradio), veckokronika, ledande artiklar i dagens frågor, notiser, societetsnytt, populärvetenskap ingick i innehållet, ja – inte ens originalföljetong, korsord och pristävlingar saknades. Tidningens utkommande var veckans stora sensation. Den utskrevs i två exemplar, av vilka det ena utlades i pojkarnas bibliotek, det andra i gunrummet. Karikatyrer och

situationsbilder från livet ombord bidro ytterligare till nöjet.

De underbara veckorna i Australien fordra nästan en särskild artikel för att komma till sin rätt och jag skall därför så gott som fullständigt förbigå dem. Vi vistades därnere i december och januari, när Södra halvklotets högsommar stod i sitt flor och hade därför "nöjet" att fira julafton i en temperatur på nära 40 °C i skuggan. Vi åto alla en gemensam julmiddag vid ett väldigt långbord i ett tält av flaggor och segelduk uppe på däck, i skenet av hundratals levande ljus. Gran hade vi förstås ingen, men "doppade i grytan" gjorde vi på gammalt hederligt vis och alla den svenska juldietens specialiteter fingo vi – att lutfiskan måste utbytas mot den australiska fisken Schnapper märkte vi knappast. Så blev det tal och sång, äpplen, russin och nötter, ja, t.o.m. pepparkakor, bakade i formar, som för dagen förfärdigats av vår händige donkeyman.

Ute smekte sommarvindar runt tältet, men innanför dukarna var det äkta, oförfalskad svensk julstämning, som kanske ytterligare förtätades i det ögonblick, då chefen med några ord riktade tankarna på våra kära därhemma och i enlighet med gammal örlogssed bad den yngste i laget tända lågan för frånvarande vänner.



Tredje styrman i förhand vid förbrassarna.

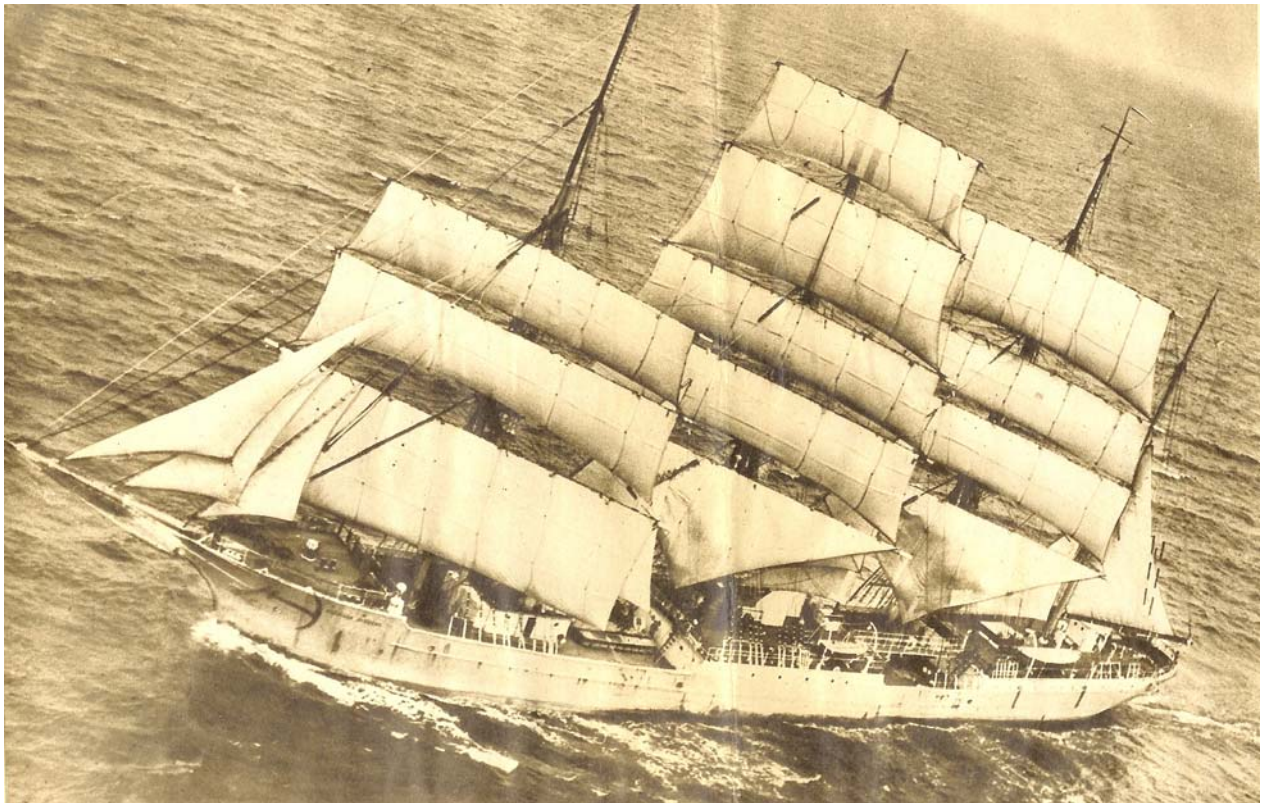
Den 14 januari lämnade vi Wallaroo med 41000 säckar vete under luckorna och destinerade enligt gammal tradition till "Falmouth for orders". På grund av de kraftiga *ostliga* vindar, som mötte oss utanför Kangaroo Island, beslöt sig Tamm för att segla hem via Godahopp i stället för den mer påfrestande färden runt Kap Horn. Vi hade turen med oss och redan efter 12 dagar lyckades vi dubblera Australiens sydvästspets, Kap Leuwiin.



Ett spännande ögonblick. "Höjden" tages.

"På andra sidan hörnet" kunde vi ligga upp ordentligt och uppe på 30° fångade vi passaden, som förde oss över Indiska oceanens väldiga vattenspegel i en skön, varm och händelselös sommarseglats, där sköldpaddsfångsten utgjorde de enda sensationerna. Den 10 mars siktade vi Afrikas ostkust strax söder om Durban och den 13 rundade vi sydspetsen, Kap Agulhas, och satte kursen nordvärt.

Dagen därpå, när Godahoppssudden och Taffelbergets mäktiga silhuetter dök upp ur morgondiset, fattade vi beslutet att anlöpna Kapstaden, enär en av pojkarna visade alarmerande symtom på blodförgiftning i det ena benet. Detta gjorde vi också, men när *Abraham Rydberg* den 16 åter stack till sjöss, hade situationen förändrats därefter, att sjuklingen var med ombord, under det att jag i stället måste stanna för att kurerat ett magsår. Men vistelsen i Kapstaden och hemfärden som skeppsläkare på ett ultramodern motorfartyg – "that's another story".



Fyrmastbarken *Abraham Rydberg*, troligen 1934

ROLIG SJÖHISTORIA

För många år sedan gjorde den sjösinnade journalisten Torbjörn Wilén en radiointervju med sjökaptenen, författaren och sjöfartsinformatören Bengt Ohrelius. Wilén undrade varför sjöfartsintresset i Sverige med sin långa havskust var så lamt och oengagerat?

Det blev en lång, mycket lång paus, men till sist svarade Bengt ...

"kanske beroende på att landkusten är lika lång".

meddelad av Edgar Nilsson

VINNANDE HEMSIDA

Rydbergsgasten Evert Tryding, radioman i *Falken* 1956, har en intressant hemsida som erhållit guldmedalj av The Maritime Web Site Award med motiveringen "Another excellent website from Sweden. This time from Evert Tryding who shares with us all, his years at sea in the 1960's as a radio operator on dry cargo vessels on the Baltic - Middle East run. Full of facts and lovely photos of his vessels, along with an insight into the life of a radio operator on board cargo ships in the 60's. Even a couple of lovely sketches of the radio room (Heaven knows, there was easily enough time to do the sketches !) but a great site and worth visiting".

Adressen är www.trd.se



Santa Eulàlia, museifartyg tillhörande Museu Maritim de Barcelona.

THE TALL SHIPS' RACES BALTIC 2009

Sommarens kappseglingar i Östersjön och Finska viken har följande tidtabell:

| | |
|------------------|---------------------|
| Gdynia | 2-5 juli |
| Sankt Petersburg | 11-14 juli |
| Åbo | 23-26 juli |
| Klaipėda | 31 juli - 3 augusti |

THE TALL SHIPS ATLANTIC CHALLENGE 2009

Dessutom kommer en Atlantkappsegling att äga rum:

| | |
|-------------------|------------------|
| Vigo | 30 april - 3 maj |
| Teneriffa | 14-17 maj |
| Hamilton, Bermuda | 11-15 juni |
| Charleston, SC | 25-29 juni |
| Boston, Mass | 8-13 juli |
| Halifax, NS | 16-20 juli |
| Belfast | 13-16 augusti |

BECKBYXANS DAG

Roslagens Sjöfartsminnesförening är en ideell förening som stärker och utvecklar intresset för Roslagens sjöfartshistoria. Föreningen driver det innehållsrika och trivsamma Roslagens Sjöfartsmuseum i Älmsta på Vaddö.

Vid museet anordnas Beckbyxans Dag den 18 juli klockan 11-16. Gastarna ställer upp liksom föregående år.

SKEPPSHOLMSDAGEN

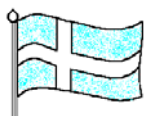
Infaller i år den 13 september klockan 11-17

BESÖK FALKEN söndag 31 maj kl 1400 - 1700!

Rydbergsgastarna hälsas välkomna att gå ombord på HMS Falken förtöjd vid Östra Brobänken, Skeppsholmen. Anmälan till 1:e Styrman, Åke Kindstedt, tel 0175-103 24 eller 08-647 16 41 senast 28 maj

NÄSTA NUMMER ...

... manusstopp den 4 september.



FLAGGAN I TOPP

| | | |
|----------------------|----|---|
| Maj | | |
| 24 Johan Öhlin | 75 | O |
| Juni | | |
| 23 Bengt Malm | 65 | O |
| Juli | | |
| 10 Gustav Samuelsson | 90 | V |
| 28 Jan Svanström | 65 | O |
| Augusti | | |
| 5 Per-Anders Daag | 50 | S |
| 9 Lennart Lundh | 70 | V |
| 15 Staffan Wilske | 80 | V |
| September | | |
| 4 Bengt Oscarius | 65 | O |
| 17 Bengt Sundström | 80 | O |
| 19 Hans von Borstel | 75 | V |
| 28 Lennart Magnusson | 65 | O |

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

E-POSTADRESSER

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

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

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befälet

| | | |
|-----------------|-----------------|--|
| Kapten | Sten Gattberg | 08 – 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se |
| 1:e Styrman | Åke Kindstedt | 08 - 647 16 41 0175 - 103 24 |
| 2:e Styrman | Lars Bergman | 08-717 23 65 |
| 3:e Styrman | Bo Johansson | 070-558 33 61 |
| Båtsman | Sven Dagberg | 08 - 591 127 74 |
| Kock | Anders Lambert | 08 - 717 17 17 |
| Matros | Thomas Osvald | 08-642 99 81 |
| Lättmatros | Sture Nachtweij | 0480-41 19 36 |
| Tf redogörare | Gunilla Lord | 08- 645 53 03 |
| Backlagsförmän: | | |
| Ostkusten | Pelle Brandt | 08-753 09 18 |
| Sydskusten | Per Renlund | 040 - 47 19 65 |
| Vestkusten | Ola Manhed | 031- 93 28 62 |

Besättningens adresser

| | |
|-------------------|---|
| Allmän postadress | Skebokvarnsvägen 245 ^{9tr} 124 53 Bandhagen |
| e-post | rydbergsgastarna@telia.com |
| Hemsida | www.sjogard.se/rydbergsgastarna |
| Ekonomi, fakturor | c/o Bo Johansson Andersvägen 3A 169 69 Solna |



Aktuella priser i slabbkistan

| | |
|---------------------------------------|----------|
| Bordsflagga 18x18 cm | 125:- |
| Blazermärke | 100:- |
| Rydbergsknappen | 100:- |
| Manschettknappar | 125:- |
| Rydbergsslipsen | 125:- |
| Slipshållare | 60:- |
| Rydbergskeps | 50:- |
| Vykort fyrmastbarken | 5:- /st |
| Vykort skonert med kuvert | 10:- /st |
| Vykort <i>Sunbeam</i> | 5:- /st |
| Dekal, självhäftande (10 st för 90:-) | 10:- |

Vykorten är dubbla med fina marinmålningar och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill.
Sveriges finaste korrespondenskort!

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

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