

BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA 70 ÅR



4 – mast barken "Abraham Rydberg"
Sveriges sista fraktförande segelfartyg
i oceanfart.

MARINMÅLNING AV KONSTNÄREN
GUSTAV SAMUELSSON G-sam

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Årg. 67
Nr. 2

Redaktör
Sven Dagberg

Ansvarig utgivare
Björn Carlgren

April
1999

Årsmönstring 1:a maj för Besättningen Rydbergsgastarna

Samtliga Gastar med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring lördagen den 1:a maj 1999 kl 1200 på Rydbergsgastarnas mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Efter mönstringen företas en kort sjöresa till Skeppsholmen och de trivsamma lokalerna i Mässen på Långa Raden 8, där vi samlas till årsmöte följt av god lunch och trevligt umgänge. Under mötesförhandlingarna serveras medföljande gäster något att dricka medan Gastarna klarar av punkterna på föredragningslistan. Priset för lunchen är oförändrat 275:-/person

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

Den som vill vara med på lunchen måste anmäla sig senast tisdagen den 27 april kl.1200 till Åke Kindstedt på telefon 08-647 16 41 eller 0175-103 24 eller till Sverker Westin på telefon 08-702 10 04.

Revidering av Instruktioner för Besättningen Rydbergsgastarna

En punkt på föredragningslistan för årsmötet är en översyn av Besättningens Instruktioner (Stadgar). Ändringarna innebär ingen direkt ändring av nuvarande Instruktioner utan är i huvudsak en anpassning av texten till den praxis som utvecklats under åren samt "uppstädning" av en del oformligheter i texten. Enligt §8 i Instruktionerna måste ändringar av Instruktionen föredragas för beslut vid en mönstringsdag. Förslaget till ändringar medsändes som en bilaga till detta nummer av Skeppsorder, liksom balansräkningen för 1998.

Kapten har ordet

Besättningen Rydbergsgastarna är den äldsta sammanlutningen i sitt slag i världen, vars ändamål är att bevara minnen och traditioner från fartyg och sjöresor. När nu föreningen fyller 70 år hälsas alla gamla trogna deltagare vid årsmönstringar och särskilt de som inte varit med tidigare, välkomna till den traditionella årsmönstringen på Alberget. Årsmönstringen kommer att ske på sedvanligt sätt. Skeppskassan tillåter dessvärre inte några extra evenemang vid 70-årsjubileet. För att inte behöva höja mönstringsavgiften har strävan varit att hålla utgifterna nere.

Man får ändå tillfälle att träffa gamla skeppskamrater, kanske från ett annat backlag, som man kanske inte sett på många år. Därför - väl mött på Alberget den 1 maj.

Beträffande skeppskassan vill jag på Befälets vägnar framföra stort tack till de ädla givare (se lista på annan sida i detta nummer) som i tillägg till mönstringsavgiften har översänt extra bidrag.

Rydbergsgastarna framför hjärtligt tack till informationschefen Håkan Johansson på Sjöfartsverkets informationsenhet, som med vänlig medverkan gjort att vi kunnat trycka detta nummer med vissa färgbilder.

Björn Carlgren

Nya Jubelgastar

Vid årsmönstringen den 1:a maj kommer elva Märsgastar som seglade 1949 att få hedersvärdigheten Jubelgast, nämligen:

Leif Antonsson	Sunbeam
Stefan Bergengren	Sunbeam
Gustaf Bertrand	Sunbeam
Claes Boström	Sunbeam
Jan Bring	Falken
Thomas Fjaestad	Sunbeam
Bengt Karlsson	Sunbeam
Anders Lennvi	Sunbeam
Fredrik Osterman	Sunbeam
Bengt Sundström	Sunbeam
Sverker Westin	Gladan

70 års historia

Den 1:a maj är det 70 år sedan sjökaptenen Arnold Schumburg samlade ett gäng med skeppskamrater från Abraham Rydberg till Besättningens första årsmönstring på Alberget. Besättningen kan således räkna den 1:a maj 1929 som sin födelsedag, även om det officiella instiftandet kom att dröja till den 1:a maj 1932. Anledningen till dröjsmålet var att eldsjälens Schumburg var till sjöss åren 1929 -32 och ingen annan agerade under den tiden.

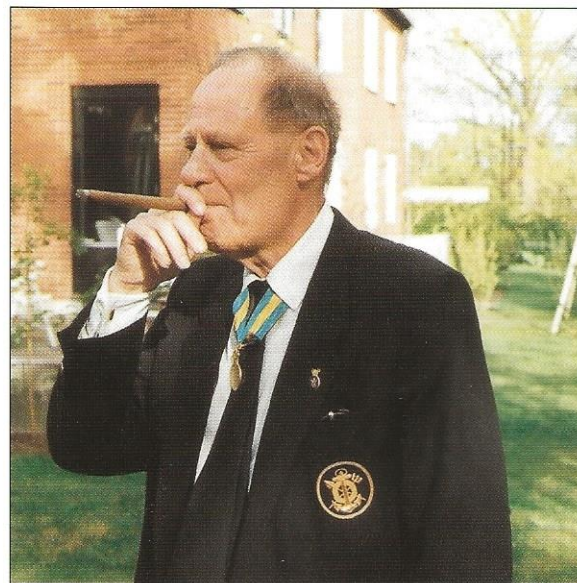
Besättningens uppgift var enligt den första Instruktionen att söka åstadkomma ett kamratligt samband mellan Rydbergsgastar i förskingringen samt att uppliva och bevara gamla minnen och traditioner från Stiftelsens fartyg och sjöexpeditioner. Den gäller än idag men breddad till att omfatta även dem som praktiserat på andra in- eller utländska segelskolfartyg.

Vid den första mönstringen 1929 kom 11 elever från årskurserna 1899 och 1900. När man åter samlades 1932 kom 43 man till Alberget och ytterligare 25 mönstrades per telefon och telegram. I december 1932 hade Besättningen mönstrat 173 Gastar. Det största medlemsantalet redovisades för 1944 med hela 607 man. Den siffran innehöll tydligen en hel del luft eftersom man nästa år gallrade bort 260 på grund av obetalda avgifter, så att året slutade med en besättning på 377. Därefter tycks besättningen ha varit relativt konstant runt 400 män och nu även kvinnliga Gastar.

Under de första åren kunde man mönstra i Besättningen först 25 år efter seglansåret. Senare ändrades reglerna successivt så att Gastarna kunde mönstra direkt efter fullgjord utbildning till sjöss.

Nya medlemmar välkomnas

Årsmötet 1960 beslöt enhälligt att att f.d elever och anställda i svenska rederiers skolskepp skulle beredas tillfälle att mönstra i de tre backlagen. Den nyordningen ledde till ett stort antal nymönstringar året därpå, även sådana som seglat i *Grey Funnel Line* (Kungl. Flottan).



Hederskaptenen och cigarrklubbsledamoten Bo Cassel

Kaptenerna

Den 1:a maj 1932 valdes kommandörkaptenen Carl Leche till Kapten, kapten Arnold Schumburg till 1:e Styrman och advokaten Birger Svenonius till 2:e

Styrman. Kock blev teaterdirektören Björn Hodell, vilket satte sina spår i underhållningen vid sammankomsterna framöver. Övriga befattningar i Befälet blev Matroserna, sjökaptan Sigurd Sternvall, handlanden Carl Gullin och köpmannen Georg Sandberg samt skrivarna hamnkaptanen Carl Holmér och kommandörkaptenen Albrekt Ellsén med sjökaptanen Bror Holmgren som ersättare.

Carl Leche avgick 1934 på grund av sjukdom och ersattes av Arnold Schumburg, som var en synnerligen aktiv kapten ända till 1949. Han hann dessutom med att vara ordförande i svenska sektionen av AICH och att starta Navigationsällskapet som verkade för utbildning inom båtsporten.

Arnold Schumburg avlöstes som Kapten av sjökaptan Olle Edberg som avgick 1958. Efter honom kom sjökaptan Åke Låftman som bara stannade i ett år på grund av sjötjänst och efterträddes av sjökaptan Åke Lindblad. Kommendörkapten Gösta Svedman tillträdde 1961 och efterträddes 1977 av kommandörkapten Bo Cassel. Han blev kvar till 1995 då nuvarande Kaptenen, sjökaptan Björn Carlgren tog över.

Långlivad 1:e Styrman

Sten Skeppström mönstrade 1940 och invaldes som lättmatros 1950, blev 3:e Styrman 1958 och 1:e Styrman 1959. I den befattningen blev han kvar ända till 1997, då han avgick och utnämndes till Hedersstyrman. Han har jobbat hårt för Besättningen och under många år kunde Besättningens kansli husera på hans kontor i företaget med det passande namnet Stadsskeppet och med fyrmastbarken i sin logotype.

Ankaret på Alberget 1956



Einar Moberg som 2:e Styrman vid ankaret

Besättningen hade länge planerat att resa ett minnesmärke över Rydbergsepoken på Stiftelsens gamla tomt, Alberget 4B på Djurgården i Stockholm. Backlagsförmannen i Vestkustens Backlag, Bo Sörman Zandén, väckte 1955 ett förslag att ett ankare från något av Stiftelsens fartyg skulle placeras som minnesmärke på den minnesrika mönstringsplatsen på Alberget

Något ankare från de Rydbergska fartygen fanns dock inte bevarat. Zandén lyckades dock utverka att ett av det gamla skolskeppet Vikings ankare överlämnades som gåva till Besättningen. Kungl. Djurgårdsförvaltningen beviljade Besättningens hemställan om att få placera ankaret på Alberget och Rederiaktiebolaget Transatlantic fraktade det kostnadsfritt till Stockholm.

Invigning av ankaret som monument över Rydbergska Stiftelsens verksamhet på Alberget skedde vid årsmönstringen den 1:a maj 1956. På ankaret finns en tavla med inskriptionen

MÖNSTRINGSPLATS FÖR
ABRAHAM RYDBERGS STIFTELSES
PRAKTISKA SJÖMANSSKOLA
ÅREN 1882-1928
BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA
1956

Backlagen

Besättningens viktigaste aktiviteter föregår vid de återkommande sammankomsterna i Backlagen.

Det första Backlaget, som grundades redan 1935, är Vestkustens Backlag i Göteborg med sjökaptan Otto Thorsell som förste Backlagsförmän.

Kapten Tore Hagström, som varit befälhavare i Sunbeam, tog initiativet till bildandet av Sydkustens Backlag i Malmö. Det konstituerades den 5 februari 1960. Den 1:a maj samma år bildades sedan Ostkustens Backlag i Stockholm, vars förste Backlagsförmän blev kommandörkapten Gösta Svedman.

Skeppsorder

I första numret av Skeppsorder, som kom i januari 1933 anger Kaptenen att "avsikten med skriften är att söka åstadkomma ännu intimare kontakt gastarna emellan". Under de första åren och så länge Arnold Schumburg var Kapten, så tycks han själv ha drivit redaktionen. Även efterträdaren Olle Edberg tycks till en början ha skött utgivningen själv, men hade från 1951 den då nyvalde 2:e Styrmannen, författaren Einar Moberg, som "redaktionssekreterare". I och med att Olle Edberg övergick till aktiv tjänst till sjöss i handelsflottan så övertog Einar Moberg befattningen som redaktör av Skeppsorder. Sedan dess har det varit 2:e Styrmans uppgift att vara redaktör.

Efter författaren Einar Moberg så har Skeppsorder haft följande redaktörer

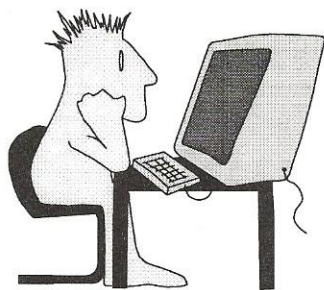
Marindirektör Johan Adlercreutz 1977 - 1986

Örlogskapten Björn Atterberg 1987 - 1993

Civilingenjör Sven Dagberg 1995 -

Målet har varit fyra nummer per år, men det har tyvärr varit vissa uppehåll i utgivningen. Senaste uppehållet blev i samband med att Björn Atterberg hastigt avled. Kaptenen Bo Cassel redigerade två nummer innan en ny 2:e Styrman blivit utsedd.

Redigering och tryckning har under senare år underlättats avsevärt och kunnat göras billigare genom användande av persondator med ordbehandlingsprogram. Redaktören kan göra hela redigeringen själv och lämna ett färdigt underlag till tryckeriet, som i princip bara behöver kopiera och häfta ihop tidningen.



Skeppsorders redaktör

Arkiv

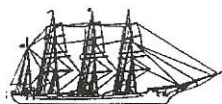
I Besättningens arkiv finns en mängd intressanta dokument och marin litteratur. Bland annat hittar man fyrmastbarkens loggböcker här.

Mycket intressant information och många berättelser och skrönor från hav och land kan man hitta i alla nummer av Skeppsorder.

Seglingar

Det är självklart att Gastarna längtar efter att få återuppliva livet ombord i segelfartygen. De första planerna smiddes vid en sammankomst sommaren 1939 och gällde att försöka få till stånd en segling med Abraham Rydberg från Göteborg till Stockholm. Tyvärr sprack det hela på grund av krigsutbrottet då fyrmastbarken blev fast utomlands.

Under senare år gjorde 54-orna en segling med Falken i maj 1994 och hela Besättningen den stora jubileumsseglingen 1997 då båda skonerna bemannades för en veckas segling från Karlskrona till Göteborg. Några färgbilder från den seglingen finns på sista sidorna i detta nummer. Nya seglingsplaner smids för år 2000.



Rydbergssrummet på Alberget

Genom välvilligt tillmötesgående av Albergets ägare, familjen Elinder, så får Besättningen disponera rummet längst ute vid bryggan på Alberget. Rummet är inrett med tavlor och föremål med anknytning till Rydbergiska Stiftelsens och Gastarnas verksamhet. På planen utanför ligger det stora ankaret som ett monument över Rydbergiska Stiftelsens verksamhet.



Foto Lennart Nygren. SvD

Vid mönstringen 1971 ses här sittande Erik och Inga-Lisa Elinder och Kaptenen Gösta Svedman och stående Ostkustens Backlagsförmän Bo Cassel, 2:e Styrmannen Einar Moberg och 1:e Styrmannen Sten Skeppström i Rydbergssrummet.

Sven Dagberg

Besättningen Rydbergsgastarna och Rydbergiska Stiftelsen

Förhållandet mellan Gastarna och Stiftelsen hade varit gott under decennier, även om kontakterna varit sporadiska och huvudsakligen skett då Stiftelsens ordförande varit med som gäst under årsmönstringen den 1:a maj.

Under vintern 1968-69 fick vi i Gastarna höra talas om att Stiftelsen planerade något stort som gjorde oss misstänksamma. Besättningens dåvarande 2:e Styrman, Einar Moberg, skrev några artiklar i dagspressen där han i skarpa ordalag framhöll det olämpliga i att använda Rydbergiska Stiftelsens medel till andra ändamål än att "...dana skickelige sjömän". Besättningens Kapten, Gösta Svedman, kallade till ett möte den 13:e januari 1969 med syfte att ge Stiftelsens ordförande möjlighet att redovisa sina planer för Besättningen Rydbergsgastarna. Ett sextiotal Gaster hade samlats när Kaptenen hälsade välkommen och lämnade ordet till Stiftelsens ordförande Gunnar Böös.

Det blev ett långt tal där juridiska klurigheter blandades med fördömanden av Einar Mobergs kritiska skrivelser. Så småningom kunde vi i alla fall tolka det hela till att Böös hade tänkt låta Stiftelsen bekosta en

livräddningskryssare som skulle få namnet Abraham Rydberg. Rydbergselever skulle utbildas på denna farkost och dessutom tänkte han bygga något slag av sjömansskola på Huvudskär.

Den kommande diskussionen blev intensiv och rättfram. Böös verkade lätt chockad över ett så kompakt avståndstagande från normalt lugna och sansade Gastar och hade svårt att finna godtagbara förklaringar till sitt och Stiftelsens agerande.

Den kraftfullaste kritiken kom från en medlem i Rydbergska Stiftelsen, Erik Kekonius. Han hade dock inte invalts såsom Rydbergsgast utan i egenkap av redare. Men Kekonius var Rydbergsgast och hade bland annat seglat som 3:e styrman på fyrmastbarken resan 1935-36.

Kekonius hade inte hört talas om kryssarplanerna och han hade inte blivit kallad till det styrelsemöte där dessa diskuterats. På ett klart sjömansspråk fördömde han dessa planer och vid en omröstning fick han ett hundra procentigt stöd från de närvarande Gastarna.

Denna kraftfulla demonstration gjorde avsedd verkan och därmed räddades Abraham Rydbergs donation genom Rydbergsgastarnas agerande.

Rydbergselever seglar fortfarande trettio år efter det historiska mötet 13/1 1969. Men visst behövs en Rydbergsgast i Rydbergska Stiftelsens direktion. Det står en tom stol sedan Erik Kekonius gick bort för länge sedan.

Sten Skeppströms bandspelare har bevarat alla debattinlägg från det historiska mötet. De finns i utskrift i Besättningens arkiv.

Bo Cassel

Sjömans mönstring

Författaren Einar Moberg som i många år var Besättningens 2:e Styrman och framstående redaktör för Skeppsorder åren 1958-77 har skrivit den fina dikten "Sjömans mönstring" som brukar läsas vid varje årsmönstring den 1:a maj.

Sjömans mönstring

Du fader som i himlen bor,
som skapat hav och jord,
i dag en sjöman stiger fram
inför Ditt mönstringsbord.

Du ser på honom med en blick
så manligt fast och klok
och tar sen i Din fadershand
hans nötta sjöfartsbok.

Vi undrar kanske mången gång:
Hur känns det nu att stå
inför Gud Fader som han gör,
beredd att mönstra på?

Jag tror ej man skall vara rädd
att frejdigt stiga fram.

Ty Gud har aldrig skapat ord
som brott och synd och skam.

De orden saknas i hans värld,
och finner Han till slut
att någon satt dem upp på pränt,
så stryker han dem ut.

Ty Han är allvis och Han vet,
att både Du och jag
skall stå här med vår sjöfartsbok
och mönstra ut en dag.

Om vi förnekat tiofalt
och glömt att Han finns till -
Vad nyttar det en sådan stund?
Allt blir ju som Han vill!

Han ser vår svaghet och vår nöd -
Fast vi Hans namn ej vet
skall Han en dag dock mönstra oss
för tid och evighet!

Roderhaveri

På sin tredje seglats till Västindien avslutade Skolskeppet *FLYING CLIPPER* ex. s/v *SUNBEAM* sin kryssning med ett besök på St. Barthélemy i början av februari 1958.

Efter en fin seglats från St. Thomas i en lagom bris med hela segelstället satt passerar vi genom den vackra arkipelagen med Saba Island, St. Kitts, St. Martin med flera vackra öar i blickfånget och anländer i den förtrollande skymningen, som bara kan upplevas i dessa farvatten, till ankarplatsen utanför Port Gustavia.

Under liggetiden på St. Barths upptäcktes vid de uppfriskande bad, som i denna hamn kunde göras från fartyget, att den nedersta av de tre bultarna (mot-svarande fingerlingen) saknades på roderstäv. Eftersom en lång seglats över Atlanten förestod blev detta ett stort bekymmer som fordrade sin lösning. Skulle HON behöva torrsättas, och i så fall var? Jag använde nästa två dagarna för att få tag på en ny bult (15 tum lång och 4½ tum i diameter).

Det hela såg mörkt ut eftersom inga lämpliga affärer eller verkstäder fanns på St. Barths. På ön fanns dock en liten privat flygplats med en holländare som ägare och flygpilot. Jag tog kontakt med honom och fick veta att det ute i bushen fanns ett skrotupplag efterlämnat av amerikanerna efter kriget och där kunde vi leta. Sagt och gjort - och se - vi hittade en gammal pivåkran där pivån var intakt och av tillräcklig dimension.

Nästa dag beordrades förstemaskinisten och ett par maskinelever iland med lämpliga verktyg, visserligen mycket enkla sådana, nämligen bland annat ett

par bågfilar. Efter ett par timmars filande lyckades dom få av ett ordentligt stycke av pivån. Ombord monterades stycket i fartygets svarv och efter ett fint arbete av förstemaskinisten kunde han nästa dag visa upp en ny fin gängad bult med tillhörande mutter.

Så återstod att få den på plats och eftersom vi inte hade någon dykarutrustning av något slag ombord måste det utföras genom fridykning. Åter tog vi holländaren till hjälp eftersom jag visste att han var en skicklig amatördykare (utan grodmansutrustning eller andningsapparat) och han ställde villigt upp. Efter ett antal försök och justering av bulten fick han den på plats och försäkrad med den gängade muttern. En nog så ansträngande uppgift på ca. 5 1/2 meters djup utan luft.

Med fartyget åter ship-shape efter denna vecka på St Barths, där besättningen fått rekreation, bad och vila på denna en gång svenskägda ön med många intressanta minnen från svensktiden, kunde hemresan över Atlanten anträdas med tillförsikt.

Data och lite historik

Namn	1929 - 1945	Sunbeam II
	1945 - 1955	Sunbeam
	1955 - 1965	Flying Clipper
	1965 -	Eugene Eugenides

Byggd 1929 i Dunbarton för Lord Runciman som privatyacht.

Under andra världskriget övertog engelska flottan fartyget, bland annat som ubåtsmoderfartyg i Gibraltar.

1945 köpte Rydbergiska Stiftelsen fartyget och seglade med elever 1947 - 1952. Därefter upplagd.

1955 köpte Rederi AB Clipper Line fartyget och efter betydlig ombyggnad seglade hon med elever på sommar- och vinterexpeditioner och från 1959 även med charterturister.

1965 såld till Grekland för utbildning av marin- och sjöfartselever. Mest stillaliggande, numera har utbildningen upphört.

Loa= 65 m, Br = 10 m, Djg = 18 fot, Brt = 636, Nt = 226. Segelarea: 16 621 sq.feet (15 segel). Maskin: Polar Diesel 400 bhp.

Besättning:

Befäl: 7
Nyckelbesättning: 4
Elever: Däck 20, maskin 6, ekonomi 4

Max antal passagerare (med något minskad besättning): 12

Lars-Olof Skoglund

Lord Runciman

Enligt Nationalencyklopedin var Walter Runciman en brittisk politiker som deltog som utbildnings-

handels- och jordbruksminister i olika regeringar mellan 1908 och 1937. Sommaren 1938 verkade han utan framgång som "medlare" mellan sudettyskarna och den tjeckoslovakiska regeringen. Han adlades 1937 till Viscount Runciman of Doxford (Lord R.).



Flying Clipper

Gastar från Sunbeam 1949-50!!

De Gastar som seglade med SUNBEAM 1949-50 blir i år jubelgastar. Anders Lennvi, som på den tiden hette Andréasson i efternamn, vänder sig till sina gamla skeppskamrater för att återknyta kontakten och uppmanar dem att komma till årsmönstringen på Alberget den 1:a maj.

"Om du är intresserad av att vi under året träffas och eventuellt kan bilda en grupp för kommande gemensamma aktiviteter, så är jag tacksam för Ditt besked härom. Skicka gärna ett brev eller postkort om Du är intresserad, kanske med en kortfattad beskrivning om Dig själv och om vad Du ägnat Dig åt under Din aktiva tid, samt med namn och telefonnummer - så skall jag försöka samordna sällskapet till ett gemensamt möte vid lämplig tidpunkt"

Anders Lennvi, Södra Snäckskalsvägen 3,
417 29 Göteborg. Tel: 031-51 16 83.

Gastar från Gladan och Falken vintern 1954-55!!

Vi tänker fira vårt 45-årsjubileum under hösten. Tycker Du att detta är en god idé, hör av Dig till mig och gärna med idéer och synpunkter på hur vi ska fira det. Vi ses väl också på Alberget, eller hur?

Åke Kindstedt, 1:e Styrman
Tel/fax 08-647 16 41 eller tel. 0175-103 24

Tack för gåvor

Besättningen Rydbergsgastarna har fått en vacker tavla av Abraham Rydberg under segel som gåva av Rydbergsgasten Ulf-Christer von Rosen. Tavlan har redan tidigare deponerats i Rydbergssrummet på Alberget, där den kan beskådas 1:a maj.

Ett stort tack även till dessa Gästar som givit frivilliga bidrag till Besättningen:

Erik Lundén, Gustaf Heinze, Paul B. Waldenström
Olof Strandberg, Johan Carstens-Johannsen,
Bengt Oscarius, Hans Verde, Per-Olof Brandt,
Orvar Lind, Helge Holmström, Allan Johansson,
Jonny Ekdahl, Carl-Gunnar Molin, Owe Nordström,
Åke Fröling, Gösta Englesson, Sverker Westin och
Robert Bruce

Ostkustens Backlag

Årets andra backlagsträff på Aston i Stockholm den 15 mars gick i musikens tecken. "Skinnvästarna" Erik (Eklundh) och Alf (Johansson) underhöll med visor, shanties och historier. Erik komrade på dragspel och Alf på gitarr. Gästarna stämde med liv och lust och icke oävana sångröster in i "Maria Marushka från Petrograd", "Han hade seglat för om masten" och andra välbekanta sånger och kompletterade berättandet med egna historier. Riggaren Erik visade också upp gamla tiders verktyg och prov på fina sjömansarbeten.

Innan Skinnvästarna tog ton hade Gästar och gäster smort kråset med förnämlig pyttipanna och provsjungit Kockens nya häfte med nubbevisor. Den nye Backlagsförmannen Sverker Westin presenterade sig och lovade att göra ett gott arbete för backlaget. Han har seglat med Gladan både som toppgäst och som fartygläkare.

Bo Cassel, vår Hederskapten, fyller 80 år nu i mars och uppvaktades av Backlaget något i förtid med presenter och blommor. Skeppsorders redaktion förärdade honom ett extranummer, Nr 80/99, utgivet i ett enda unikt exemplar som också var det första numret med färgtryck.

Vestkustens Backlag

Backlaget höll sin första träff för året på Rosenhill den 24 februari. Bland deltagarna fanns förutom Gästarna ordföranden i Kamratföreningen "Transkaptenerna", sjökaptens Lars Lennström.

Vice Backlagsförmannen Stephan Gyllenhammar berättade om sin tid ombord in det holländska 3-mastade barkskeppet *EUROPA*. Hon är ett seglande skolskepp som ursprungligen byggdes som firskepp 1911. Efter att ha tagits ur tjänst någon gång på 1970-talet har hon blivit ombyggd och var år 1994 färdig som skolskepp. Såsom så många andra liknande skepp, bland andra norska *SÖRLANDET* tar detta skepp också emot "betalande gäster", som får vara med i arbetet med framförandet under segel. Det var som sådan Stephan var ombord under sommaren 1998. Han visade ett 80-tal vackra diabilder från livet ombord och riggen med segel i förhållandevis lätta vindar. Anmärkningsvärt är att denna skuta även

förde s.k. ledsegel. Sådana var vanliga på de berömda clipperskeppen under 1800-talet, men gjorde säkert också en viss nytta i de svaga vindarna som bilderna visade.

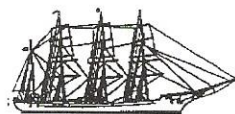
Bildsviten visade det till synes ganska behagliga liv man förde som "paying guest" ombord. Enligt uppgift var Stephan den ende av dem som var tillräckligt segel- och sjövan för att kunna utföra riggarbeten såsom att "nippa gårdingarna".

Naturligtvis bestod den efterföljande skaffningen av Sjömansbiff.

Sydskustens Backlag

Sjutton Gästar deltog i backlagsträffen på Sjömansgården den 4 mars. Herbert Nilsson berättade i ord och bild om Kryssarklubbens verksamhet med sina galeaser.

Kryssarklubben planerar att genomföra en seniorsegling i höst från Norge till Skottland och vidare hem till Göteborg. Eftersom åtminstone någon Rydbergsgäst kommer att vara med ombord förväntar vi oss så småningom ett intressant reportage i Skeppsorder.



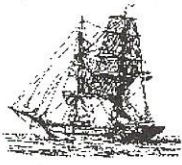
T/S Gunilla

Arbetet med att rusta *GUNILLA* går enligt projektledaren Lennart Martinsson planenligt, så att provseglingarna kan börja den 15 maj. Som besättningar under provseglingarna kommer man att ha ungdomar från bland annat föreningen "Mot Bättre Vetande" på Öckerö. Där lär finnas en hel del seglingsvana ungdomar. Den gamla huvudmotorn visade sig inte hålla måttet, varför man har bytt ut den mot en ny modern 550 hk Caterpillar-motor. Hela maskinrummet är nu helt nyutrustat. Alla segel är klara. Nu i slutet av mars kommer man också att få råna på plats i riggen. Man har annonserat efter 10 sjöbefäl med seglingsvana och med förmåga att vara lärare ombord. Den 31 mars är sista ansökningsdag.

Förhandlingarna med Rydbergska Stiftelsen om stöd för projektet går vidare och Lennart Martinsson är förhoppningsfull om ett positivt resultat. *GUNILLA* kommer att ha platser för två elever per resa utöver gymnasieeleverna. Det kan kanske vara något för framtida Rydbergselever ?

Det kan säkert också vara en fördel för *GUNILLA* att vara förknippad med en så anrik institution som *ABRAHAM RYDBERGS STIFTELSE TILL DANDE AF SKICKLIGE SJÖMÄN*.

Sven Dagberg



Stockholmsbriggen

Man kämpar vidare med bygget och med finansieringen. Man har fått två praktikanter från Stockholms Hantverkareförening som hjälper till med spanttillverkningen. Aktierna är snart slutsålda. Man har också tagit fram en speciell femhundra ring tryckt på en 9 mm ekplanka med samma mått som en riktig 500 kr sedel. Den som köper en femhundra ring för 500:- får ett års medlemskap i Föreningen Briggen på köpet.



Briggen Gerda

GerdaNytt har blivit en liten läsvärd tidskrift, som förutom information om bygget innehåller artiklar med anknytning till fartyget och dess historia. Som tidigare meddelats så är sjösättningen skjuten till nästa år och man siktar på att det ska bli den 8 juli. Segelsömna pågår i Söderhamn och två segel av totalt femton är redan klara. Man presenterade sig också på Båtmässan i Stockholm och visade upp nytillverkade block och smidesdetaljer ur sin egen produktion. Ett av råna hade man också släpat dit.

The hero of the bath-tub!

Av Paul Swahn fick jag en artikel från Allers nummer 2/99 där man kunde läsa om den modellbyggande lotsen Gunnar Wallin i Sundsvall, som seglade som elev med Abraham Rydberg 1932-33. Han har byggt en stor praktfull modell av linjeskeppet Amaranthe, och håller nu på att färdigställa två modeller av Abraham Rydberg till sina döttrar.

I artikeln finns också en historia om en elev som rymde från fartyget då det lämnade Australien genom att sjösätta kaptenens badkar. Han rodde sedan i land över korallreven där man inte kunde följa efter honom. Eftersom vi har fyrmastbarkens loggböcker i Besättningens arkiv, så blev jag nyfiken på att se vad som stod där om händelsen. En rymning borde ju finnas noterad, men där fanns inte ett ord om den. Paul Swahn, som var skeppskamrat med Wallin kunde dock berätta att en sådan rymning ägt rum, men inte från Abraham Rydberg utan några år senare från C.B.Pedersen.

Hjälten i badkaret hette Bertil Hjelmström. Han fick hjälp av sina kompisar att sjösätta baljan i nattens mörker. Han landade vid Thursday Island vid Queenslands norra udde och somnade på stranden.

Han väcktes av polisen som arresterade honom för att han tagit sig in i landet illegalt. Pressen uppmärksammade händelsen med rubriken "The hero in the bath-tub". En förmögen herre löste ut honom och gav honom jobb på en farm. Han blev kvar i Australien, men flyttade senare till Nya Zeeland där han avled för ett tiotal år sedan.

Sven Dagberg

Berömda skeppsbyggare



Agapetus af Neanderthal

Det kan ju för sjöfarande svenner vara av visst värde att få känna de större skeppsbyggarna genom tiderna. Ovanstående gentleman var Agapetus av Neanderthal, mannen som gjorde ritningarna till Noaks Ark, det präktiga fartyg som på sin tid förläste på Ararats berg och efter vilket man just i våra dagar letar för att få till stånd en ordentlig sjöförklaring vid Kommerskollegiet i Jaffa.

Denne praktfulle båtbyggare levde alltintill sin död - en sak som på den tiden var ganska sällsynt. Om hans privatliv ger oss den historiska forskningen föga eller inga upplysningar, sannolikt levde han mycket tillbaka.

Hans verk lever dock kvar, ty efterforskningar i modern tid har givit vid handen att många fartyg ännu byggs efter hans ritningar å lertavlor och papyrusrullar.

Agapetus dog vid slutet av sin levnadsbana, mätt på år och arkbyggeri. Huruvida dödsorsaken var tvinsot eller omåttligt tillbedjande av Baccus tvista ännu de lärde om.

(Porträttet efter ett samtida kopparstick)

(Saxat ur Örlogsposten och Skeppssorder nr 4/1949).

Alltid lättar det något

Styrman Gårding hade på gamla dagar slagit sig ner i ett litet hus nära havet. En av badgästerna på platsen observerade att en liten pojke varje morgon knackade på hos gamle styrman och varje gång kom ut med ett belåtet grin i ansiktet. Slutligen tillfrågades pojken vad det där dagliga besöket hade för syfte.

- Jo svarade pojken, styrman har bett mej att komma varje morgon och säja att "kapten hälsar att styrman ögonblickligen ska komma upp på däck"

- Jaså. Nå vad säjer styrman då ?

- Han säjer bara "hälsa kapten och be honom dra åt h -e". Och så får jag tie öre.

(Saxat ur Skeppsorder nr 1/1950)

Sjösnack som gått iland

... "Full fart framåt", "allt går för lösa boliner", "stopp och belägg"...

En lång rad färgstarka och målande uttryck från sjölivets yrkesspråk har bokstavligen gått i land och blivit allmänt språkbruk. I vår vardag finns dessutom åtskilliga ord med marint ursprung, som många inte har en "aning om". Ett sådant är t.ex. *BLAZER*.

Roten och upphovet till detta i teko- och modesammanhang välkända ord hänför sig till ett dekret som år 1820 utfärdades av det brittiska amiralitetet. Det föreskrev att fartygscheferna ombord i stridsfartyg på egen bekostnad och enligt egen smak, efter förebild från slottens och herresätenas livréer och tjänstedräkter, skulle utrusta skeppsgiggarnas besättningar med enhetlig klädsel.

Fartygschefen ombord i en korvett, ett mindre tvåmastat örlogsfartyg, som förmodligen var måttligt road av dekretet utrustade sin giggbesättning med jackor sydda av tygbitar i olika storlekar och bjärta färger. Korvettens namn var HMS Blazer och "blazer" blev snabbt inom "navy-jargongen" benämning på udda klädesplagg och avvikande företeelser av olika slag. Det kan vidare berättas att korvettens båtstyrare efter att ha varit invecklad i ett slagsmål ombord inställde sig till tjänstgöring försedd med en högerridig präktig blåtira. Fartygschefen Robert Evans beordrade då samtliga medlemmar i båtbesättningen att uppsöka skeppsdoktorn och återkomma iförda "sjörövarlapp" över höger öga. "Var enhetlighet beordrad skulle enhetlighet råda", menade tydligen kapten Evans.

Träsplitter innebar ett sannskyldigt inferno vid kanonbeskjutning ombord i gamla tiders träskepp. Även musköteld från masterna kunde riva upp splitter som bl.a. förorsakade ögonskador. Örlogsfartygens skeppsläkare och fältskärer hade därför säckvis med ögonlappar i förråd.

En bistert allvarsam aspekt på det gamla sjörövartributet, aningslöst omhuldat av t.ex. frejdiga tecknare och illustratörer av barn- och ungdomslitteratur. Ett litet memento bl.a. erinrande om den gamla arabiska sentensen:

Enskildheten och detaljen säger föga och ljuger ofta medan sammanhang och överblick erbjuder vägar till sanning och vishet.

Edgar Nilsson



Längtan till havet

Bengt Lundblad har hämtat den här dikten från Skillinge Sjöfartsmuseum.

Jag måste ditut till havet igen och himlen vid havets bryn

och allt jag begär är ett fullriggigt skepp och en stjärna att följa i skyn

och rodrets törn och vindens sång och det vita seglets dymning

och den gråa dimman vid havets rand och den gråa morgonens gryning

John Masefield översatt av Erik Blomberg

Bilden på första sidan

Bilden av fyrmastbarken på första sidan är denna gång i färg och målad av marinmålaren Gustav Samuelsson, Jubelgäst i Vestkustens Backlag. Bilden återfinnes också på Besättningens fina vykort, som alla Gastar kan köpa från Slabbkistan.

Gustav Samuelsson är aktiv medarbetare i de senaste numren av Longitude med såväl bilder som text med motiv från fisket i Nordsjön.

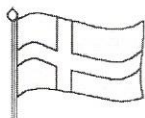
Några rader från Redaktören

Skeppsorders redaktör är lycklig över att för en gångs skull få göra ett nummer av tidningen med färgtryck och med bättre möjligheter än tidigare att återge fotografier. Besättningens ekonomi tillåter oss normalt inte ett så bra tryckförfarande och därför har vi fått koncentrera oss desto mer på texten. Nästa nummer kommer troligen att se ut som tidigare, om vi inte kan finna ett sätt att finansiera ett mer påkostat tryck. En metod kunde vara genom annonser, vilket förekom i Skeppsorder fram till slutet av 1950-talet. Tipsa mig gärna om Du känner till någon tänkbar sponsor eller annonsör.

Sven Dagberg

Rättelser i mönstringsrullan

Tyvärr blev de första sidorna i den nya Mönstringsrullan inte helt riktiga. Vi hade lite för bråttom. Vi skickar därför fyra nya sidor som en bilaga till alla Gastar för insättning i rullan.



Flaggan i topp

April

2 Curt Borgenstam	80
8 Anders Billström	75
9 Lars G. Ejlertsson	65
9 Björn R. Lindgren	50
17 Greger Sandberg	80
20 Hans Lennart Sjöberg	60
21 Håkan Walin	60
29 Ingvar Pergén	80

Maj

20 Melcher Falkenberg	90
24 Sven Erik Bjerking	85
24 Johan Öhlin	65
25 Karl-Erik Fraenkel	90
27 Valdemar Latte	90

Juni

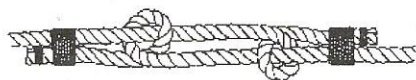
14 Karl H.P. Ekman	75
--------------------	----

Juli

3 L. Malte Persson	80
6 Bo Örnberg	85
10 Gustav Samuelsson	80
11 Sven Fahlman	85

Augusti

9 Lennart Lundh	60
14 Charles-Axel Holtz	85
15 Staffan Wilske	70
30 Paul Swahn	85



Anmäl adressändring!

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

Minneslappar

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Björn Carlgren	011 - 13 76 72 0121 - 612 74
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman	Sven Dagberg (Sokr. o Redaktör)	08 - 591 12774
3:e Styrman	Bo Dagberg (Redogörare)	0155 - 716 53
Båtsman	Björn Hjalmarsson	08 - 712 35 22
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	vakant	
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Sverker Westin	08 - 702 10 04
Sydskusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestkusten	Anders Lennvi	031 - 51 16 83

Besättningens adresser

Allmän postadress	Box 35 124 21 Bandhagen
Ekonomi, fakturor:	Vedeby Kvarn 640 20 Björkvik
Sekretariat och Skeppsorder	c/o Sven Dagberg, Fågelvägen 45 195 33 Märsta Tel/ Fax: 08 - 591 12774



Aktuella priser i slabbkistan

Gös 25x45 cm	125:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen	125:-
Slipshållare	60:-
Rydbergskeps (nyhet)	50:-
Pappersservetter, 20st (nyhet)	50:-
Vykort, bunt om 10 st	50:-
Dekal (10 st för 90:-, nyhet)	10:-

Vykorten är dubbla med en fin marinmålning av fyrmastbarken under segel 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 postgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage.



**Jubileumsseglingen
sommaren 1997**

Flitiga Rydbergsgastar ombord
i Falken

Foto Sverker Westin

Tredje kvarterert på Falken.
Tom Sjöholm, Per Renlund,
Mårten Brosjö, Gösta Olsson,
Sverker Westin och Ole Chris-
tiansen.

Foto Per Renlund





Foto Sverker Westin

Gladan till sjöss under Jubileumsseglingen tillsammans med Falken
båda bemannade med Rydbergsgästar
Karlskrona - Göteborg sommaren 1997

