



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

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

Årg. 77
Nr 1

Redaktion
Lars Bergman
Sven Dagberg
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

Februari
2009

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

God fortsättning på år 2009!

Det är aktiviteter på många håll i vintermörkret. Gastarna samlas till Backlag och rekryteringen är positiv! Inom Ostkustens Backlag har informationen vid Beckbyxans Dag i Roslagens Sjöfartsmuseum och Skeppsholmsdagen lockat några att ansöka om mönstring. Det och liknande fortsätter vi med, gärna även i syd och väst.

Medan det ljusnar, är det även aktiviteter inför sommarens skolskeppsseglingar! Skonerterna *Gladan* och *Falken* skall båda segla i sommar. Briggen *Tre Kronor af Stockholm* är inplanerad för seglingar i Östersjön och skall också delta i Tall Ships´ Race som i år börjar i Gdynia (2 – 5 juli). Första etappens mål är St Petersburg och därifrån är det Cruise-in-Company till Åbo. Den andra kappseglingen går till Klaipeda i Litauen där fartygen ligger från 31 juli till 3 augusti. Sedan är hela hösten inbokad. Barken *Gunilla* seglar sin sedvanliga rutt med gymnasieelever från Öckerö.

Men än finns tid för sammankomster i Backlagen, där minnen kan ge inspiration till kommande aktiviteter.

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

Sten Gattberg

SUNBEAM VÄNDE BAKEN MOT SJÖLORD!

”Minnen, alla har vi våra minnen”, sjöng Povel Ramel. Det gäller naturligtvis även Rydbergsgastar och därmed även mig.

Jag gjorde två resor med SUNBEAM; år 1947 till Medelhavet med den legendariske *Sam Svensson* som befälhavare och år 1948 till Västindien och Sydamerika med *Lars Baecklund* som kapten – med tiden för övrigt VD i Sv.Redareförening. De båda resorna trasslar till mitt minne beträffande respektive ”gastgalleri”, varför jag väljer att minimera namnuppgifterna.

Om jag inte minns fel var SUNBEAM:s resa 1947 den andra under svensk flagg. Vår första destination var London, där en del arrangemang väntade. Det mest remarkabla var, att fartygets förre ägare, förste sjölorden *Runciman*, skulle besöka fartyget, som under kriget varit moderfartyg för u-båtar och som lorden sålt till Rydbergsstiftelsen för det även då facila priset 275.000 sv kronor.

I vår ungdomsfixerade tid kan det vara lätt att glömma, att årens gång och mångfald innebär rika fonder av ovärderliga minnen. Som ett ljust sådant, framstår för mig min färd 1947 över Nordsjön ombord i s/v SUNBEAM.

Stadiga, akterliga vindar, inga halarblåsor i nävarna, ingen sjösjuka, god kamratrivsel och den säregna känslan av att färdas i vind och sjö ombord i ett stort segelskepp. Rortörnarna innebar exempelvis angenäma stunder; i varje fall mot bakgrunden av mina tidigare erfarenheter från att under lättgång styra storpropellriga och egensinniga timmer-bogserare kustnära i Bottenviken.

Vid ”Southend on Sea” vid Themsenmyningen var det meningen att vi skulle bärga seglen och för motor gå uppför Themsen till ”Westindia Docks” till bortsidan av Tower Bridge, där lord *Runciman* med sällskap skulle vänta. En stadig, ostlig bris gjorde dock att kapten *Svensson* beslutade att vi tills vidare skulle fortsätta under segel, vilket innebar bärgad mesan, utfirat gaffelstorsegel och gaffelflock samt försegel förutom jagaren.

Färden uppför floden var halvt överklig. Det var två år efter krigsslutet och Themsen bjöd på ett sagolikt sjöfartsskådespel, som med hänsyn till att man ännu inte blivit ”TV-bild-blaserad” gjorde ett enormt intryck.

Till min förtjusning beordrades jag till rors för sista biten. Framme på backen höll ”försten” och ett gäng på med klargöring för ankarfällning.

Gaffelflocken firades och försegelskoten bemannades.

Med akterlig bris i gaffelstorsn styrde jag in mellan de Tower bridge’s öppnade brohalvor och kom efterhand in i en stor hamnbassäng. På avstånd och rakt föröver sträckte sig en hög kaj, där en lysande samling väntade; främst äldre herrar, en del i guldgalonerade navy-uniformer. Vår hamnlots, en magerlagd gråhårsman med vitnad stubbmustasch, förklarade att kajen var illa underhållen och förordade akterförtöjning.

Därefter övergick han till att kikarstudera klungan på kajen för, att se om exempelvis Mr. Churchill fanns med i sällskapet. Självt fick jag hastigt annat att tänka på.

”*Ror hårt babord*”, beordrade kapten *Svensson* och tillfogade snärtigt, ”*snabbt, snabbt!*”!

Lotsen klev fram och hjälpte mig att ”plocka pinnar”. Förskeppet svängde, gaffelflocken firades i däck, och SUNBEAM gjorde en 180 graders ”pivävändning”. Hon gled framåt mot vinden, stannade och började dejsa. Jag fick tillsägelse, att rikta akterskeppet vinkelrätt mot pontonbryggan. I det ostliga vindstråket drev vi långsamt ner mot kajen. Plötsligt lyfte kapten *Svensson* en ropare till munnen och trumpetade; ”*Låt falla!*”!

Men inget hände. Framme på backen gjorde ”försten” tysta, men nervöst upphetsade åtbörder medan avståndet mellan pontonbryggan och vårt akterskepp oavslutligt minskade.

Kapten *Svensson* sprang inte utan liksom ”*rann*” nedför bryggtrappan. Han fortsatte över fördäck, och uppför lejdaren till backen. Där tog han en blymökare från en av gastarna, hastade fram till ankaret och slog snabbt bort en glömd eller förbisedd säkerhetssprint. Det stora järnankaret dråsade med ett kraftigt plums i sjön!

Medan jag surrade ratten och snyggade upp på styrbryggan hörde jag kaptenen och styrman komma nere på däck på väg för att välkomna gästerna, som steg ombord på en kranlandad landgång i aktern. Styrmannen beklagade livligt fadäsen vid ankringen. Kaptens en smula torra kommentar blev ett gammalt talesätt;.. ”*ser något ut att gå på tok, försök synas lugn och klok, vilket i varje fall ser snyggt ut!*”...

I anslutning till ovanstående visdomsord kan tilläggas, att jag några månader senare blev i tillfälle att bevittna, att kapten *Svensson* plösligt för några ögonblick kom att förlora såväl ansikte som koncepter, men som Mr Kipling sa; det är en annan historia.

Edgar Nilsson

OSTKUSTENS BACKLAG



Vid backlagets senaste möte den 24 november hade vi ordförande Rutger Palmstierna från Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) som gästtalare. BHRF är ett riksförbund som samlar gammelmåtsklubbar i Sverige under ett paraply. BHRF har i dag 15 medlemsklubbar som representerar ca 20 000 personer.

Syftet med BHRF är att kunna representera gammelmåtsintresserade emot myndigheter i sådana frågor som kan beröra deras båtar och motorer.

En sådan fråga som kommer allt närmare är problemet med de gamla tvåtaktssnurorna. De vill att det skall givas möjlighet att i ett historiskt perspektiv kunna behålla och använda delar av de motorer som finns idag.

BHRF arbetar också aktivt för att ta fram instruktioner hur att göra för att ta hand om en övergiven båt. Titta gärna på www.bhrf.se så kan du läsa mer om de övergivna båtarna som på många klubbar fått ett alldeles fel namn. Nämligen ruttna raden.

Nästa projekt som BHRF arbetar på är att kunna presentera normstadgar för klubbar och varvsavtal mellan båtägare – klubb/varv så att de övergivna båtarna kommer att finnas kvar.

Nästa backlag är den 23 februari. Boka även in vårens sista träff den 16 mars samt höstens träffar som är den 21 september och 16 november. Väl mött på dessa.

Pelle Brandt

RYDBERGSGASTAR,

I Klubb Maritims utmärkta tidskrift *Båtologen* nr 5/08 skrev min nyfunne vän och rydbergsgasten från 1948, *Edgar Nilsson*, kring barkskeppsriggens uppkomst. I fortsättning av den ingående diskussionen i *Skeppsorder* om skonarrigg kontra skonertrigg, kanske detta är någonting i motsvarande genre, denna gång med bakomliggande forskning och berättarkonst.

Med benäget tillstånd av Edgar återger jag här hans artikel med foton av sköna skepp.

Fair winds / Sture Nachtweij

”DEN SVENSKA RIGGEN” – GLOBAL MARITIM SUCCÉ

Vid ett sammanträffande med en god vän, en pensionerad brittisk sjökaptan gift med en charmant svenska från Uddevalla, kom vi att tala om anglosaxisk sjöliteratur och även om britisks vanligen stora intresse och ofta goda allmänbildning ifråga om skepp och sjöfart. Som en bidragande orsak därtill nämnde min gode vän bland annat, att det på de brittiska öarna inte fanns någon punkt med längre avstånd till oceaniska farvatten än 112 km.

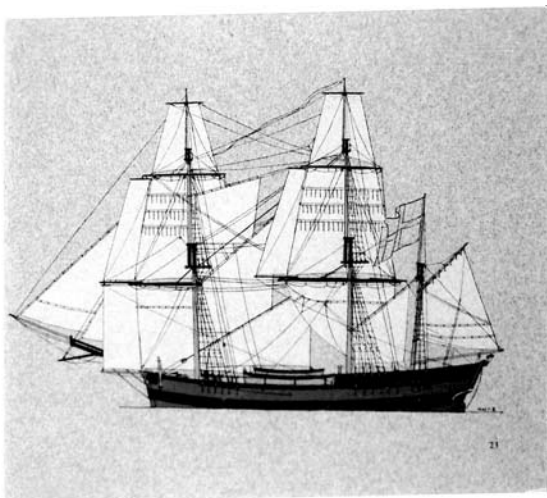
För att mildra ett eventuellt intryck av engelsk chauvinism skyndade han sig dock genast, att framhålla att även Sverige utan direkta oceaniska kuster kan uppvisa lysande sjöfartstraditioner. I samband härmed tillfogade han dessutom, att exempelvis många svenska linjefartyg på 50- och 60-talen räknas bland de mest linjesköna, sjövärdiga och transporteffektiva i världen.

Det gav mig osökt en impuls, att fråga honom om han kände till uttrycket ”Swedish rigg”? Svaret blev först en konfunderad blick under buskiga, grånade ögonbryn och sedan en bestämd huvudskakning. Men vad menas egentligen med benämningen ”svensk rigg”? Jo, hör och häpna, helt enkelt ursprunget till den traditionella barkriggen, vilken schematiskt uttryckt innebär råsegel på ett skepps master förutom på den aktersta, ”mesanen” som är slättoppad. En riggtyp som ombord i myriader barkskepp kom att behärska världshaven under seglens och vindkraftens slutskede på haven.

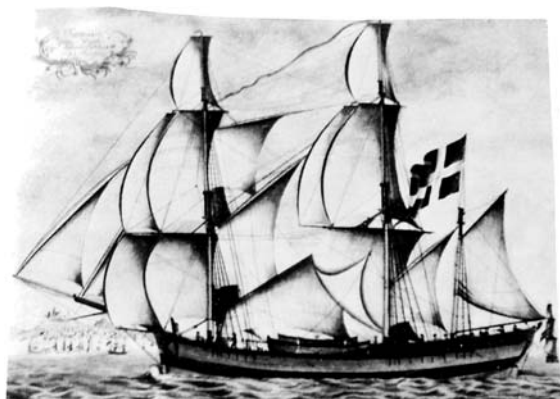
Skulle detta perspektiv eventuellt förefalla överdrivet eller diskutabelt lär det inte bli mindre uppseendeväckande om man avslöjar, att den remarkabla barkriggen hade sin upprinnelse på jordklotet vid ett relativt oansenligt skandinaviskt inhav; nämligen *Bottniska Viken*.

Den finländske historikern *Eirik Hornborg* som 1921 utgav boken ”Segelsjöfartens Historia”, framhåller som världens första barkriggade skepp

Åkers Bruk, byggt 1783 i *Lövånger* c:a tio mil norr om Umeå och i byn *Pedersöre* i finska Österbotten året därpå **Gref Bonde**. År 1792 byggdes i Umeå barken **Fortuna**, som var ett för sin tid förhållandevis stort fartyg om 120 läster, det vill säga med en lastförmåga om c:a 300 ton. Skeppet har omsorgsfullt beskrivits av den svenske sjökaptanen *Sam Svensson* i hans berömda verk *Segel genom sekler* med skeppsbilder av konstnären *Gordon Macfie*.



Skeppet *Fortuna* gjorde 1795 en resa i medelhavs-fart och anlöpte bland annat den italienska hamnen *Ancona* vid *Adriatiska Havet*. Umeabarken, och i synnerhet dess rigg väckte stor uppmärksamhet. En konstnär i *Ancona* målade till och med en tavla av skeppet, numera för övrigt förvarad på *Sjöhistoriska Museet* i *Stockholm*.



I samband med *Fortunas* besök i *Ancona* gjordes en notering om, att skeppet var det första kända fartyget med den nya "barkriggen", som anlöpte hamnen. Enligt *Sam Svensson* benämndes "barkriggen" dessutom i ett dåtida franskt lexikon även, just det, *svensk rigg*. Även nämnt i en artikel i museitidskriften *Västerbotten* nr 1/75 av lotssonen och den nordsvenske sjöjournalisten och skeppshistorikern *Kurt Boberg*.

Vid det här laget inställer sig onekligen den fascinerade frågan: hur kom det sig, att den "svenska riggen" eller barkriggen mot slutet av 1700-talet kunde begynda sitt segertåg över världshaven? Initierade synpunkter därvidlag hittar man exempelvis i "The Romance of The Clipper Ships" av den engelske segelskeppsexperten *Basil Lubbock*. Han konstaterar i anknytning till 3-mastade barkskeppet **Strathdon** ex **Queen's Island**, byggd 1885 med 3250 tons lastförmåga och det största barkskepp, som dittills byggts i världen, i stora drag följande:

När Strathdon kölsträcktes var redare och befälhavare i allmänhet på det klara med, att barkriggen jämförd med fullriggen, det vill säga råsegel på samtliga master, innebar betydande fördelar. I första hand ekonomiska i form av mindre antal spiror och reservspiror, mindre segelduk, tågvirke, riggsmede och färre besättningsmän. Synnerligen betydelsefullt vid exempelvis långa och oberäknerliga ballastresor. När det gäller skillnaderna i fart mellan de båda riggtyperna var fullriggarna något snabbare, men utslaget över längre resor inte särskilt markant. Barkskeppen var däremot i allmänhet mera lättstyrda, vilket bidrog till att göra dem populära bland befäl och manskap.

Lubbock ansåg, att skeppet **Strathdon**, som skrotades 1924, var något av ett experimentskepp. En framstående konstruktör har bland annat framhållit att fartyget egentligen borde ha riggats som 4-mastad bark, vilket ger en liten inblick i segelskeppsbyggandets komplicerade tekniska värld.

Sist och slutligen kvarstår dock den intressanta och intrikata frågan; hur kom det sig att den epokgörande och efterhand världsomspännande barkriggen hade sin upprinnelse i dåtida, ekonomiskt resurssvaga gles- och kustbygder, vid ett oansenligt – måhända experimentvänligt – skandinaviskt inhav som *Bottniska Viken*. Men måhända kan barkriggen, när allt kommer omkring, vara en symbol för det ibland sällsamma och subtila samspelet mellan *stort och smått, globalt och lokalt, minimalism och maximalism!*



Med sjön i blodet berättar *Erland von Hofsten* om sitt halvsekel i sjöfartens tjänst.

"Från *Hjälmaren* till *Kap Horn*" skulle kunna vara en ledande underrubrik för skildringen av *Erlands*

tid till sjöss. Erland, Rydbergsgäst, sjökapten och Emmerly-medaljör, har mycket att berätta om från sitt växlingsrika liv. Det är kusttrafik, segelfartyg, örlogsfartyg, lastfartyg, kryssningsfartyg och passagerarfärjor. Erland minns och berättar och ger en god bild av både sig själv och den tidens sjötjänst. Allt illustrerat med många fotografier.

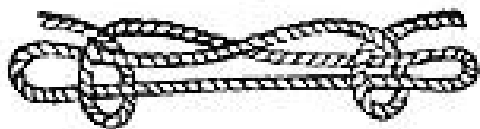
Erland valde – om än något motvilligt – passagerarsjöfarten som befäl. Där tjänstgjorde han både i *Kungsholm* och i *Gripsholm* innan det blev dags att gå över till färjetrafiken i Stena Line. Den fortsatta tiden till sjöss blev åter mer "world-wide" i kryssningsfartyg med spännande och exotiska hamnar – och lika exotiska passagerare.

Som ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus tog Erland aktiv del i ett projekt som resulterade i Krigsseglarmonumetet och den årliga Krigsseglardagen.

Sten

Som Rydbergsgäst beställer Du boken hos Båtdokgruppen AB, Skärhamn. Tel 0304-67 40 30, fax 0304-67 14 82 eller e-post info@batdok.com

Ange "Rydbergsgäst" så får Du boken hemskickad fraktfritt. Bokens pris är 220 kr.



FLYING CLIPPERS RIGG

Svar till Edgar Nilsson

Broder Edgars uti Väst kustens backlag reaktion i förra numret av Skeppsorder på min epistel om *Flying Clippers* rigg understryker vikten av att vi bibehåller och förmedlar korrekt kunskap om seglande skepp. Edgars kunskaper lämnar några frågetecken i detta avseende:

1. Likt en Martin Luther spikar han upp sina teser med dånande slag. En stång är en stång och som sådan odelbar. Var denna kunskap kommer ifrån redovisas inte. Hade Edgar haft tillgång till Nautiskt bildlexikon (1975) sid. 75, om masternas delar till fartygen C och D hade påståendet kanske inte varit så tvärsäkert. Hade han någon gång rest till Göteborg och studerat *Viking* eller till Öckerö och studerat *Gunilla* eller till Stockholm och studerat *Tre Kronor* hade påståendet kanske aldrig gjorts. Såväl Nautiskt bildlexikon som angivna fartyg visar att en stång kan delas och att delarna därvid får olika namn beroende på deras uppgift. Detta behöver man inte vara "rigg-mästare" för att förstå.

2. Min användning av begreppet "salning" härrörde sig från en terminologisk lapsus. Det hade kanske varit riktigare att tala om "falsk salning". Salningen i ett trämastat skepp är uppbyggd av långsalning och tvärsalning och utgör inte bara fot för en stång utan är även fäst- eller viloplats för vant. Salningen i ett stålmastat skepp som *Flying Clipper* ser annorlunda och lättare ut eftersom stångfoten sänks ner i ett enkelt järnbeslag.

För att få klarhet i nomenklaturen har jag kontaktat den kanske mest kände riggaren i vår omgivning, sjökaptenen m m Allan Palmer på Åland. Han har bl a riggat *Maritée*, *Gunilla* och *Tre Kronor* och var vänlig nog att ge mig en kort lektion. Den "falska salningen" kallas "hummer" och är en ytterst liten "hylla" eller "veck" runt stången som åstadkommes genom att denna går upp någon centimeter i diameter och sedan återgår till tidigare omkrets. På hyllan lägger man en ring eller hylsa på vilken vanten vilar. Ringens funktion är att skydda stånggodset från slitage. Den bultas ihop av halvbor genom utvikta öglor men kan också krympas på. Ibland svetsas det "clips" på ringen som öglor att fästa riggdetaljer i. Sitter hummern på en toppstång blir den undre delen märsstång och den övre bramstång, sitter den på en bramstång blir den undre delen just bramstång medan den övre blir röjelstång. Det var hummern jag avsåg i min epistel. Det blev oriktig benämning men ändå rätt funktion. *Flying Clippers* stångvant gick inte i topp utan vilade på en sådan hummer dock av ett annat utseende och konstruktion. *Flying Clippers* förtopp var av stål. Hummern bestod följaktligen av en stålring svetsad runt stången och försedd med de omtalade "clipsen" för infästning av stångvant, märsens toppläntor, toppmellanvantet, klyvarestaget och fotändan på Jacobs lejdare. Möjligen gick märsens gigtåg också hit.

Edgar har seglat i *Sunbeam* inte en utan två resor minsann. Därmed låter han oss förstå att han varit uppe i riggen fler gånger än många av oss andra. Antingen har han sovit däruppe eller har han ingenting sett eller har han inte förstått det han har sett. Det första argumentet är befängt vilket kan föranleda oss att tro att det kanske inte fanns någon hummer på hans tid. *Sunbeam* kom till Sverige med två förtoppar, den ena avsedd för slätttopprigg och den andra för rårigg. Såvitt känt seglade hon dock aldrig som slätttoppare under sverigetiden och Edgar vidimerar fö i sitt inlägg att hon var råriggad på hans tid.

Hummern finns avbildad i Jens Kusk Jensen sid. 201 som en valk mellan mastbeslaget och kransen eller ringen till bramgodset, den är också avbildad och beskriven i Underhill sid. 44-45 (toppgallant stop) och även beskriven i Carl Smith sid. 49. Den kanske bästa illustrationen i just vårt fall finns dock i "Sailing Ships of the World" utgiven av Beken of Cowes 1992 där *Eugen Eugeniadis* är avfotograferad

liggandes akterförtöjd på ön Poros i Grekland. Överblicken över hennes rigg är nästan perfekt. Bl a syns hur stängvanten vilar på en plats *under* bramrån, dock kan hummern inte urskiljas p g a avståndet. I texten på sid. 90 beskrivs f ö riggen i 2:a stycket.

Av detta drar vi slutsatsen att Edgar sett men inte förstått. Man behöver dock inte vara "riggmästare" för att förstå.

3. Om nu stängen på *Flying Clipper* delades i märsstång och bramstång behöver man ej heller vara "riggmästare" för att förstå att seglet på bramstången är ett bramsegel. Av någon anledning vill Edgar få oss att tro att detta segel var ett påfund av Sam Svensson... (sic!).

Det är dags att slå fast att *Flying Clipper* var en bramsegelskonert, eller – för att kasta in en pinne i brasan – ett bramsegelskonertskepp.

Etymologiskt härleds bram från lågtyskans och holländskans *bram* = praktfull, ståtlig. I fornsvenskan fanns ett ord med samma betydelse. Bramsegel skulle således på svenska kunna kallas "praktsegel".

Edgar svämmar sedan ut i sjöpoesi och får royals till kronor. Royals betyder kungligheter och kan ses som "de som är överst", därav röjelsegel.

En diskussion blir givande om deltagarna försöker vara pålästa när åsikter utbytes.

Att som Edgar bli "echaufferad" (röd om kinderna), få yrselanfall och till slut stå på näsan tyder mera på behov av att ventileras sjukdomssyndrom och närmast till hands ligger väl då diagnosen "förträngning i blodkärlen".

Hoppas att detta inlägg inte föranleder kärlekskramp, käre bror!

Tom Sjöholm

Flying Clippers Riobesättning

Genmäle till Tom Sjöholms inlägg

Tom Sjöholm bemöter i ovanstående artikel mina synpunkter på hans tidigare inlägg om riggning och riggtyper. Hans artikel har ett uppseendeväckande aggressivt och hånfullt tonläge, något som kan tyda på att författaren vill dölja att han brister när det gäller fakta och relevanta kunskaper.

Mycket riktigt medger han också att "Min användning av begreppet "salning" härrörde sig från en terminologisk lapsus. Det hade kanske varit riktigare att tala om "falsk salning". Salningen i ett trämastat skepp är uppbyggd av långsalning och tvärsalning och utgör inte bara fot för en stång utan är även fäst- eller viloplats för vant".

Därtill anger han själv att: "Salningen i ett stålmatat skepp som *Flying Clipper* ser annorlunda och lättare ut eftersom stångfoten sänks ner i ett enkelt järnbeslag", ett konstaterande som i någon mån kan förklara diskrepansen mellan riggningen av lastbärande skepp och yachter.

Artikeln för övrigt innehåller ett stort antal bitvis svårbegripliga teknikaliteter, hänvisningar till etymologi och referenser till påstådda uttalanden av vissa förmenta auktoriteter på ämnet.

Tom Sjöholm beskyller mig för att vid mina resor med *Sunbeam* antingen ha sovit i riggen eller ingenting sett. Det är väl tyvärr så att vi som arbetat ombord i seglande "riktiga" skepp inte är så många kvar. Förhoppningsvis finns det dock några med praktiska insikter och erfarenheter som skulle kunna föra diskussionen vidare. För mitt eget vidkommande finner jag det, med hänsyn till Sjöholms arroganta tonfall, både utsiktslöst och ointressant såväl för egen del som för tidningens läsare att fortsätta debatten med honom.

Edgar Nilsson

STIFTELSEN SOLNASKUTAN

... firade under 2008 hundraårsjubileum, d.v.s. det var 100 år sedan *Constantia*, då under namnet *Minde*, sjösattes i Marstal. Solnaskutan har liksom tidigare år haft glädjen att få ge praktik åt elever vid Marina Läroverkets tvååriga skärgårdsskepparkurs. Tre ungdomar därifrån fick vardera 13 veckors praktik ombord i *Constantia* med ca 65 sjödagar vardera. Praktikanterna har som alltid utgjort ett mycket värdefullt tillskott till besättningen. De har fått nyttiga såväl nautiska som allmänna erfarenheter av verksamheten i seglande skolskepp.

Säsongen kom att omfatta 139 seglingsdagar, med ca 5.600 sjömil tillryggalagda, varav 3.400 under segel. Totalt har omkring 630 ungdomar seglat med *Constantia* under året. Undervisningen i allt slags sjömanskap blir för varje säsong allt mer effektiv och systematisk.

Men, som Hakon Malmborg skriver i verksamhetsberättelsen, så *brottas flertalet av våra mest framgångsrika ungdomsverksamheter i seglande skepp med dålig ekonomi. För större skrovarbeten finns inte annat än symboliska bidragsmedel. Ungdomsverksamhet i seglande skepp är bland det bästa som finns att erbjuda. Det är hög tid att rikta en varning till alla beslutsfattare i samhälle och näringsliv: Om ett rikt land som vårt låter denna resurs förfalla samtidigt som det maritima kulturarvet förlösas, då kommer det att bli mycket hård kritik från alla läger.*

Nedanstående skildring är hämtad ur Svenska Kryssarklubbens årsbok 1945. Författaren, Gert Preisler (född 1902), var kring mitten av förra seklet känd för sina långfärdsseglingar i små kustkryssare. Sjömanskapets grunder hade han tillägnat sig som yrkessjöman i yngre år.

BOUND FOR ICELAND

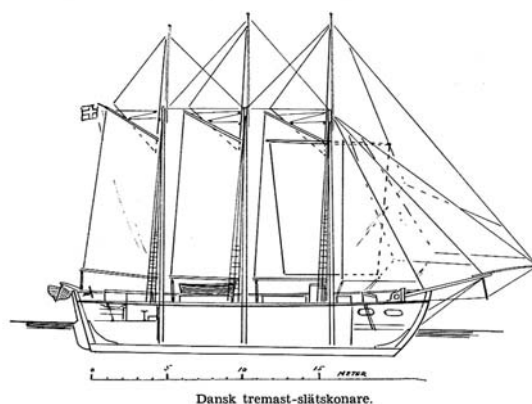
Island är beroende av salt för en av sina huvudnäringar, torskfisket, och ett varuutbyte uppstod därför mellan Island och Portugal. Salt levererades från sydborna och i utbyte lämnade vikingarnas söner klippfisk. Varuutbytet måste givetvis ske per skeppsköl, och emedan vinstmarginalerna var ringa, blevo frakterna låga. Detta i samband med att fraktfararen ofta fick vänta i veckotal på sin saltlast i de portugisiska lastageplatserna och stundom, på grund av Islands kustens primitiva hamnförhållanden, fick ligga bi i dagar utanför destinationsorten i väntan på lämpligt väder för angöring, gjorde traden mindre lockande för maskindrivna fartyg med av rederiet uträknat utgiftskonto. En företagsam skutskeppare, vanligen i bolag med svärfar eller måg, och med släkten som huvudsaklig besättning, kunde emellertid utnyttja farten och där finna ett levebröd.

Omkring 1920 behärskades denna trade till övervägande de av danska småskonare. De enda som förutom Svendborg- och Marstalskonarna sökte sig till Portugal för en saltlast voro New Foundländska eller Kanadensiska bankskonare, som för en säsong utbytte fisket mot fraktfart. De voro som alla bankskonare byggda för att effektivt kryssa mot en hård västan hem från newfoundlands-bankarna med full fisklast, och därför snabba med yachtliknande linjer och ringa lastförmåga. Vanligen riggade som tvåmast-slätskonare förde de relativt små försegel, en smalt skonertsegel och ett brett mäktigt storsegel, samt mellan masterna det s.k. fishermanstaysail. Skeppare och besättning bodde alla under fördäck, och hade det nog ganska vått. Det sades att de seglade fullt så länge det överhuvudtaget var möjligt, och därefter, utan mellanstadium, drejade bi bottenrevade.

Den andra gruppen på denna trade var de danska småskutorna. De byggdes huvudsakligen i Svendborg och Marstal och uteslutande av ek. De hade antingen kort häck och klipperstäv, eller platt akter med kraftigt krökt stävprofil. Storleksordningen låg mellan 100 och 250 registerton, och de voro vanligen riggade som tremast-slätskonare eller som tremast-skonertskepp. Skrovformen friade mera till lastförmåga än till snabbhet, men de voro goda fartyg på stora hav, och de sköttes väl.

Jag hade 1920 tillfälle att göra ett antal resor i en typisk representant för denna fartygstyp, och skall här ge några randanteckningar från en sådan tripp.

N.Hansen av Marstal var riggad som tremast-slätskonare med bredfocok. Över stävprofilen låg ett kort massivt peke, med en lång nedåt stagad jagarbom. Hon hade 14 meter långa undermaster, med 8 meters toppstänger. Hon förde 3 gaffelsegel på omkring 50 m² vardera, med gaffeltoppsegel på omkring 16 m². Förtriangeln, bestående av focok, inner och ytter klyvare och jagare täckte 70 m² och bredfocoken mätte ca 60 m². I allt fördes sålunda 330 m² på en dräktighet av 99 registerton med en längd över allt av 24 meter och en största bredd av 6,7 meter.



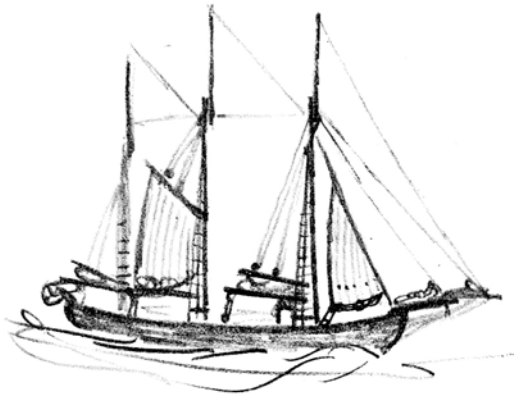
Hon var ett vackert och välbyggt fartyg med välsvarvat förskepp, rikligt språng och ytterligt välslående rigg, det senare beroende på att vi använt 3 veckors väntetid på lastorder i Nordafrika uteslutande till översyn av riggen.

Bemanningen består av skeppare och styrman, båda män i 30-årsåldern, som bo akterut, samt tre man i skansen, Dreyer och jag lättmatros och Kristian, kock.

Den 13 augusti 1920 ligga vi på Setubals redd tillsammans med 6-7 andra saltdragare. Vi äro fullastade och *bound for* Stockseyri med vår saltlast. Och vi göra segelklart. Bästa dukar slås under och dubbla presenningar på luckorna. Färskvatten fyller, båtar surras, suntält riggas ned och tusen andra förberedelser vidtages. Klockan 3 e.m. är allt klart. Ankaret hivas rätt upp och ned och skonertsegel, storsegel, mesan, inner- och ytterklyvare sättas. Så bräckas förseglen, ankaret lättas, skutan faller av, förseglen skotas runt, och vi stå på bidevind för styrbords halsar längs förlandet. Stagfocok, jagare och gaffeltoppsegel sättas och med lä skarndäck under vattnet vinka vi adjö och god vind till våra kvarliggande kamrater. Hon är styv på saltlast och det är en fröjd att känna sjörelserna, livet och farten.

De 6-7 distansminuterna ut till Capét gå med ankarkatning och kättingstuvning och snart kännes sjöhävningen från Atlanten.

Klockan 6 e.m. gå vi över stag och ligga nu gott klara land för babords halsar nord-nordvästvärt. Sjöhävningen är betydande och oljekläderna redan på – hon avancerar bidevind gott fullt alldeles strålande, men allt annat än torrt. Knappt är skaffningen undanstökad så kommer order om segelminskning. Optimistiskt tro vi att bärgandet av jagare och gaffeltoppsegel ska göra det, men långt innan midnatt ligga vi underdrejade för endast bottenrevat storsegel och stagfock medan skutan tillsynes söker ösa Atlanten läns. Solgasset i Setubal har gistnat vårt trävirke och i skansen under fördäck simma sjökistor, pipor, tobakspaket och brödsäckar i flera fots vatten. Det säger "svupp" när man lägger sig i kojor, och man undrar hur mycket salt som smälter bort i lastrummet.



Fram på morgonen ryker storseglets revlöddra med en smäll och frivakten purras. Ett bottenrevat skonertsegel sättes under oändligt slit för att stå rycken medan annat storsegel slås under. I rådande sjögång är det ett hårt och tidsödande arbete, och det tillfälligt satta skonertseglet håller henne inte till vinden på samma sätt som storen. Hon driver och slörrar mot lä land, och Lissabons och Oportos positioner bedömas. Men sedan storseglet åter satts och skonertseglet bärgats, halsa vi skutan runt och ligga väst sydväst an för styrbords halsar. Hon avancerar en halv och driver väl en och en halv knop, men kusten är ännu på betryggande avstånd. Under nästa dygn skrotar vinden långsamt över nord på nordost och avtager i styrka. Vi skaka ut rev på rev, sätta klut efter klut, och ligga på tredje dygnet bidevind för styrbords halsar nordvästvärt med fin gång. Däcket har druckit sig tätt, grejorna torkats, vädret är varmt och skönt, livet och seglingen underbara och man finner det märkligt, att man för bara 24 timmar sedan läste död och förbannelse över hav och sjömansliv.

Vakt om vakt gå skepparen och Dreyer styrbords, styrman och jag babords, och med god vilja behöver frivakten sällan purras. Och ändå avverka vi vaktresultat på 35-40 sjömil d.v.s. 8-10 knops

fart. På två man i en hundraelva i Nordatlanten. Stagvändningar i hyggligt väder klarar vakten – men man måste vara snabb i vändningarna, särskilt i fråga om försegelskot och gaffelgårdar. Och toppsegelskiftet är tungt. Sättning och bärgning av topp- och försegel går också utan utpurning. Och rev i gaffelseglen skulle mycket väl kunna klaras på två man, om de togs in i tid. Men så sker aldrig, och det blir oftast frivaktsjobb.

Den 20 augusti kunna vi för första gången sätta bredfocken. Seglets kvinnliga former gör djupt intryck på oss. Från att segla en liten slätskonare hantera vi plötsligt en råseglare. Han mojar, vi logga 3-4 knop i lättjefull atlantdyning med avstöttade spiror. Då varskor utkiken "tumlare" och med ens är alle man på däck. Ett stim glänsande svarta springvalar leka om bogen. Styrman sitter redan gränsle över peket med harpunen i hand – en kort järnharpun på långt träskaft. Han håller vapnet vertikalt med spetsen en fot över vattnet. Nu kommer en grann val – styrman höjer spjutet och stöter med all kraft nedåt. Skaftet lossnar och harpunen sitter djupt i den runda fasta ryggen. Harpunlinan sträcker, valen kämpar men mattas ut och halas hand över hand in under bogen. Ett löpande pålstek om stjärten till ett kastblock i fockeriggen, och en 2,5 meters springare tumlar snart på däck. Innan kvällen ha vi tagit tre, och om några dagar få vi "springerböff".



De voro vackra, de danska skutorna — — —

Allt eftersom vi åter latituder sjunker temperaturen på luft och vatten. Rortörnarna bli kalla och en överbrytande brottsjö, som på spanienkusten togs med jämnmod, undvikes nu omsorgsfullt. Varma underplagg komma fram och vi äro sällan ur oljekläderna. Vår tunga last ger visserligen stabilitet, men också våta däck.

Den 25 augusti få vi dreja bi för en rykande nordvästankuling. Iskalla vattenmassor rulla in över

lovarts reling och för minsta möjliga segel arbetar skutan tungt.

Sjön är gråsvart och mycket grov. Dess slagkraft är otrolig. En överbrytare med snärt tog vår storbåt, som stod surrad i skrän på akterluckan. Den vals båten ställde till på däck, utan att någon vågade närma sig henne, innan hon slagit tillräckligt stort hål i lä brädgång för att ta sig själv överbord, var ett skådespel. Man frågar sig vad sådana livbåtar egentligen ha för nytta med sig – som det nu var hade den så när slagit ihjäl oss allihop.

En bordfyllare trycker ned skutan – hon suckar och darrar under tonvis vatten och ett ögonblick synes det som skulle hon inte resa sig igen – så lyfter hon, skakar av sig vattenmassorna, rider triumferande högt, men får strax en ny påminnelse om sin litenhet och tunga last. Benen sopas bort under oss – att vi stanna inom relingarna är märkligt. Under frivakten gäller det att spjärna sig fast i kojn – den är dyvåt men ett himmelrike jämfört med livet på däck. Sjöarnas angrepp mot bogen låter som kanonskott och ljudet av vattenmassornas framfart över däck gör kojn ännu mera åtråvärd. Och så var det 8 glas med vaktskifte. Ingenstans är varmt och ingenstans torrt, och livet är djävligt. Men värre skall det bli. I solnedgången brister waterstaget – en grov kätting. Reparationsarbetet i mörker och köld, medan skutan ideligen ränner hela förskeppet djupt i isvattnet, sysselsätter hela besättningen i 7 timmars oavbrutet slit. Rom och skeppskex utgör kosthållet, och att byta till torrt är lönlöst.

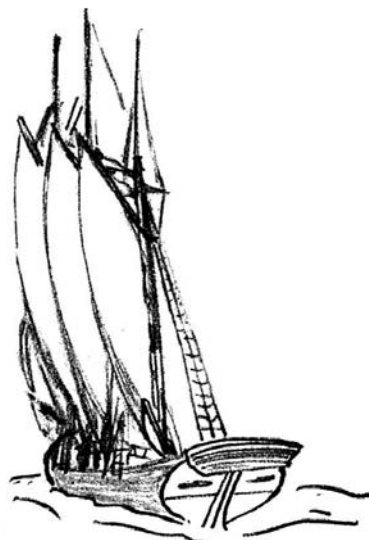
Styrman råkar ut för en allvarlig benskada under arbetet och lider svårt. Vården av en sjuk man underlättar just inte en decimerad besättnings arbete. Våra händer äro svårt sårade av saltvatten och vi besväräs av bölder.

Trots allt blir resan snabb och den 4 september angöra vi Stockseyri och förtöjas innanför revlarna i mäktiga bojar. Saltet lossas i läktare, och sedan lastrummet rengjorts, klädes det med säckväv som skall skydda klippfiskan. Vår losseplats är Bilbao och med klippfisk i rummet trimmar skutan lätt med en yachts fribord.

Vi göra sjöklart med omsorg och den 24 september lätta vi. Den första veckan blev inte rolig. En sydvästlig storm med hela Atlanten liggande på och Islands kust i lä gav oss nog att göra. I det längsta försöka vi kryssa emot, men det kostar segel. Och arbete. Varje vakt ryker något – slå ifrån och slå under – vår rutin i segelskifte är anmärkningsvärd. Vår nyreparerade brädgång krossas av en sjö och på en sträcka av 6-7 meter stå endast stöttorna kvar. Mantåg får ersätta plank. Vår nya storbåt får tre bord och ett spant inslaget och Islands kust ligger fortfarande i lä. Men vackert går vinden över väst och kommer nu lika frisk från nordväst. Nu gäller det. Vi löpa söderut för allt vad vi kunna föra. Ständiga segelskiften – från bottenrevat till fulla

gaffelsegel och bredflock – allt görs som kan göras för att utnyttja nordvästan till att komma så långt syd på som möjligt – så långt som möjligt bort från ishav, köld och nordatlantväder. En mäktig akterifrån brytande sjö befriar oss elegant från häckjollen, fortsätter föröver och fyller byssan. Ut spolat kocken, kastruller och ärtsoppa. Vi plocka upp kocken under backen och borsta av honom. Samt be honom sätta på nya ärter.

I skansen finnes ett enda stort intresse. Rorgångaren står förhållandevis torrt, medan stordäck för det mesta står under vatten som bryter över relingen för om lovarts mesanrigg. Det gäller därför att vid avlösning komma torr från skans till halvdäck, annars får man stå våt hela rortörnen. Jag skall förfånga vid midnatt, och står nu och passar i skansluckan. Månsten med flygande södertrasade moln över ett upprört hav. Nu bryter en bordfyllare över lovarts reling och massor av vatten rulla föröver ut genom lä länsportar – skutan reser sig och rusar framåt – nu är ögonblicket innan nästa sjö kommer – jag tar sats och rusar akteröver – men för sent. Nästa brölare brytare redan över relingen och jag grips av skräck för kölden och vattnet redan innan sjön spolat mig med nedåt lä. Där sitter jag stilla mot lä brädgång i några fots vatten – förvånad – *det var inte alls kallt*. Skutan har under sista dygnet passerat ur de kalla polarströmmarna in i golfen, och därmed är resans hårda del slut. Nu kommer värme och vackert väder och efter en fin resa, avbruten endast av 5 dygns fullständig stiltje tvärs Irland, siktas Bilbaokusten den 22 oktober. Framför oss ligger Spanien med all dess tjugande romantik, där ett fat vin eller en svartögd skönhets gunst kan förvärfas för ett par stulna klippfisk, och där vi glömma allt elände och drömma om nya långresor. Vi känna oss stolta över att med ett litet fartyg ha trotsat ett stort hav, vi tycka att vi blivit goda vänner med Gud Neptun och vi ha en känsla av att det havet kan bjuda oss, det klara vi upp.



EN KRIGISK GAST

Rydbergselev 1893

År 1893 seglade Rydbergsgasten Thord Ivar Hallström första gången som elev i fullriggaren *Abraham Rydberg*. Att kortfattat beskriva hans äventyrliga liv därefter är nästan omöjligt. Jag har försökt forska i hans livsöde och sökte upp hans efterlämnade arkiv i Kungliga Biblioteket. När jag beställde fram handlingarna så kom en vaktmästare med en vagn med flera hyllmeter pärmar och lådor med dokument. Jag hade utbytt en del information med en tidningsman i Australien, som börjat jobba med en biografi. Nu har dock en erfaren militärhistoriker, Stellan Bojerud tagit sig an uppgiften och i höstas publicerade han en biografi i en bok med titeln "*Ivor Thord-Gray. Soldat under 13 fanor*" (Sivart förlag 2008. ISBN 978-91-85705-13-9).

Det hade gått trögt i skolan för Thord och han fick motvilligt föräldrarnas tillstånd att gå till sjöss. Efter sommarens segling mönstrade han direkt på den svenska fullriggaren *Hawkesbury*, som lastat timmer med destination Antwerpen.

Det blev en äventyrlig resa som slutade med att fartyget blev manöverodugligt under en storm i Nordsjön och han själv hamnade på sjukhus i Antwerpen. Hans berättelse från den resan finns med i *Skeppsorder nr 1/2004*. När han kommit hem tog han anställning som ritare i professor Clasons arkitektkontor där man då arbetade med uppförandet av Nordiska Museet. Han tyckte om arbetet, men Clason ryckte att han skulle plugga vidare och ta studenten, vilket skrämde honom. Särskilt ogillade han att studera matematik.

Han återvände i stället 1895 till *Abraham Rydberg* som förhandsman. Sedan mönstrade han i en holländsk bark men rymde i Kapstaden efter en kontrovers med skepparen. Där började han ett äventyrligt liv som krigare, plantagemanager, självlärd vetenskapsman, bankir mm och slutade som förmögen amerikansk generalmajor och svensk hedersdoktor. Dessutom blev han kommandör av såväl Svärdsorden som Nordstjärneorden. En del av hans förmögenhet testamenterades till American-Scandinavian Foundation som grundsten till Thord-Gray Memorial Fund. Från den bekostas fortfarande stipendier för utbyte av universitetsstudenter mellan USA, Canada och Skandinavien.

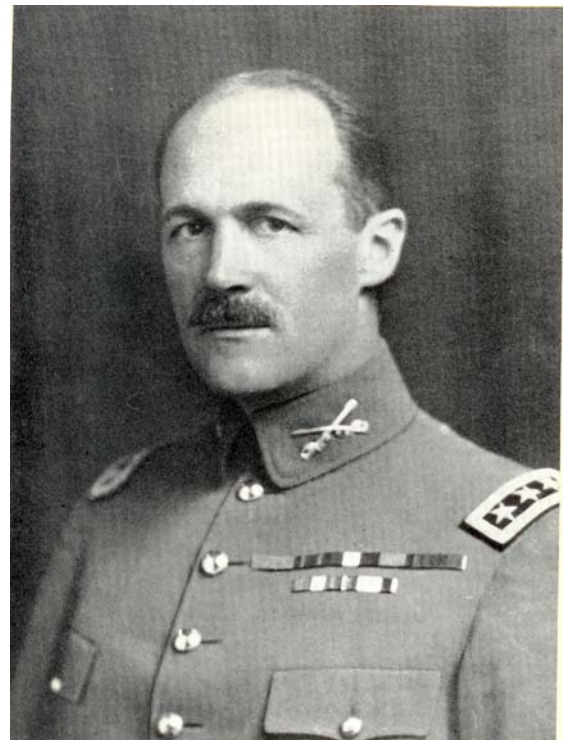
På rymmen i Sydafrika

Efter rymningen i Kapstaden julen 1895 drog han in i bushen för att inte bli infångad. Efter några slitsamma månader som underbetald lantarbetare gav han sig till kända och fick jobb som fångvaktare på Robben Island. Där påbörjade han också sin militära utbildning och vid nyss fyllda 19

år tog han värvning vid kavalleriregementet Cape Mounted Rifles och deltog i Boerkriget 1899-1902. Han fick då också de första av den stora mängd medaljer och ordnar som med tiden prydde hans uniformer. När kriget avslutades arbetade han ett tag som gruvinspektör och självlärd geolog i Transvaal, och sedan som officer under Zulukriget i Natal. Det var under tiden i Sydafrika han bytte namn till Ivor Thord-Gray. Han gjorde också ett kortare inlägg i tysk tjänst i Tyska Västafrika.

När kriget och upproren ebbade ut reste han norrut och blev polisofficer och storviltjägare i Kenya. Han hade dock inte släppt tankarna på att få komma ut i krig igen och 1908 drog han österut. Under några år hann han med att vara kapten i Filippinerna, spanare i franska främlingslegionen i Franska Indokina och plantageföreståndare i Malaysia. 1911 gjorde han ett kortare inlägg i italienska armén i kriget mellan Italien och Turkiet vid Tripoli, men slutade eftersom engelsmännen inte gillade att en engelsk officer deltog i det kriget.

1913 engagerade han sig som frivillig hos Pancho Villa och i general Carranzas rebellarmé under revolutionen i Mexiko. Om den tiden har han själv berättat i sin bok, *Gringo Rebel*, som kom ut i svensk översättning 1960.



Ivor Thord-Gray som mexikansk överste 1914

1:a världskriget

När kriget bröt ut 1914 återinträdde han i engelska armén och i juni 1915 blev han bataljonschef som kommenderades till fronten i Flandern. Det kom dock till meningsmotsättningar mellan Thord och hans chef om hur skyttegravskriget skulle föras, vilket ledde till att han blev anklagad för att vara

illojal. Thord begärde avsked från regementet i slutet av oktober 1915. Efter diverse turer hamnade han i USA sysselsatt med diverse underrättelseverksamhet och krigsförberedelser.

Sibirien nästa

Efter den ryska revolutionen sände stormakterna trupper och militära rådgivare till Ryssland. Thord anslöt sig i oktober 1918 som underrättelseofficer till *Canadian Expeditionary Force Siberia (CEFS)* som landsattes i Vladivostok. I februari 1919 tog han avsked från CEFS och blev överste i ryska vita armén under amiral Koltjak och avancerade snart till generalmajor. I januari 1920 kapitulerade de vita trupperna i Vladivostok, men i motsats till de flesta andra undkom Thord med livet i behåll även om han var skottskadad.

Åter till Amerika

Det är lite svårt att reda ut allt han ägnade sig åt efter tiden i Ryssland, men han höll mesta tiden till i USA och Mexiko. Han sysslade bland annat med arkeologiska utgrävningar i Mexiko och undervisade i arkeologi vid amerikanska universitet. Han bedrev en verksamhet som bankir i New York i slutet av 1920-talet. Han blev amerikansk medborgare och "Chef of the

Governors personal staff" i Florida. Under 2:a världskriget organiserade han Floridas Nationalgarde.

1950 publicerade han sitt stora lexikon Tarahumara-English och English-Tarahumara, vilket 1960 ledde till att han blev hedersdoktor i språkvetenskap vid Uppsala Universitet. Tarahumara är ett indianspråk i Mexiko.

Med ett sådant liv kan man förstå att äktenskap kan vara komplicerade. Han sa själv att han samlade på svärmödrar. Han gifte sig tre gånger i kyrkan med olyckliga resultat och hade två lyckliga äktenskap utan kyrklig vigsel, framför allt det sista som varade i 27 år tills hustrun avled.

Rydbergsgasten

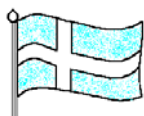
Ivor Thord-Gray blev tidigt medlem av Besättningen Rydbergsgastarna. Även om han bodde i USA besökte Sverige nästan varje år efter 2:a världskriget och brukade ställa upp på sammankomster när tillfälle gavs. Bland annat uppträdde han som frikostig premieutdelare 1952 då *Sunbeam* avslutade sin sista segling med Rydbergselever.

Sven Dagberg

NÄSTA NUMMER ...

... manusstopp den 25 mars.





FLAGGAN I TOPP

Mars

2 Peter Osvald	70	O
3 Karl Erik Wisenfelt	65	O
11 Bo Rönnerblad	75	O
15 Hans Knutson	65	S
15 Owe Wiestål	75	O
16 Sven Erik Abenius	80	V
18 Gunnar Hallgren	70	V
19 Erik Svedelius	100	O
27 Gunnar Tholander	60	V
30 Sten von Barth	75	V
31 Göran Garmer	65	S

April

8 Anders Billström	85	O
9 Björn R. Lindgren	60	O
17 Greger Sandberg	90	V
20 Hans Lennart Sjöberg	70	O
21 Håkan Walin	70	O

Maj

24 Johan Öhlin	75	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 Befålet

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
Sydkusten	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 Gunilla Lord Lustigkullavägen 7 ^{7tr} 117 66 Stockholm
-------------------	---



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