



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 77

Redaktion

Ansvarig utgivare

September

Nr 3

Lars Bergman
Sven Dagberg
Sture Nachtweij

Sten Gattberg

2009

KAPTEN HAR ORDET

1929 – för 80 år sedan – samlade Arnold Schumburg Gastarna till den första mönstringen på Alberget. Årets mönstring skedde i vårsolens glans i närvaro av hedersgästerna Tommy Adamsson, vice ordförande i Abraham Rydbergs Stiftelse, med fru, Peter Armfelt, Formand i Georg Stage Foreningen samt Thomas Hellström, Beckholmens Dockförening, med fru. Alberget renoveras, vilket också märks på det nyanlagda kajpartiet. Bertil Carnehammars intresse för och engagemang i Albergets tidigare verksamhet går inte att ta miste på.

Efter årsmönstringen i Rydbergsrummet, samlades drygt 40 Gastar med fruar/gäster i Stötteboden på intilliggande Beckholmen. Vilken härlig miljö fylld av tjärdoft och skeppstillbehör! Vår kock, Lasse, tillhandahöll traditionsenlig lunch på bord som dukats av Åke och hans Agneta.

Åke Kindstedt, 1:e styrman, Backlagsförman och Tallyman under närmare 20 år, har undanbett sig omval. På Årsmönstringen avtackades han – och Agneta – för deras insatser för Gastarna. Även Gunilla Lord, tf redogörare, avtackades. Gunilla har varit engagerad som ”allt-i-allo” under många år och de senaste åren som redogörare.

Bo Johansson har nu, som 3:e Styrman, övertagit ansvaret som redogörare – Välkommen!

Befattningen som 1:e Styrman är för närvarande vakant, men Valberedningen jobbar.

Antalet Gastar fortsätter att öka! Tack alla som hjälpt till med rekrytering. Vi är beroende av medlemmar, så fortsatt rekryteringsarbetet.

Alla, gamla såväl som nymönstrade Gastar, hälsas välkomna till kommande Backlagsträffar för att där berätta nya – och gamla - minnen!

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

Sten Gattberg

ÅRSMÖNSTRINGEN

Årsmönstringen hölls under traditionsenliga former på Alberget den 1:a maj. För att uppmärksamma Besättningens 80-årsdag samlades Gastarna med sina gäster före mönstringen för lite mingel och ett glas vin. 26 Gastar hade infunnit sig. Hedersgäster enligt kaptensorden ovan. En sextett ur ”Flottans Musikkårs Kamratförening i Stockholm” stod för musikunderhållningen och medverkade som vanligt i mönstringsceremonierna.

Upprustningen av fastigheten Alberget 4B pågår fortfarande, men det ser lovande ut. *Vikings* stora ankare har till exempel blivit uppräskat och fått ett vackert stensatt fundament. Huvudbyggnaden är nymålad och planen intill kajen har fått ny stenläggning. Rydbergsrummet väntar på sin tur och beräknas vara upprustad till nästa årsmönstring.

Fem Gastar som seglat 1959 befordrades till Jubelgastar.

Rydbergsgastarnas kaplan Christer Björck höll korum. Utgående från Markusevangeliet handlade Christers predikan om tillit, något som varje sjöman vet vikten av.

Årsmötet

Årsmötet hölls hos Sjöfartsverket i Rosenvik. Verksamhetsberättelsen och årsredovisningen godkändes och på rekommendation av Tallymännen beviljades Befälet ansvarsfrihet för det avslutade verksamhetsåret. Rekryteringsarbetet har varit framgångsrikt och sedan förra mönstringen har 19 nya Gastar tillkommit.

Mönstringsavgiften för år 2010 fastställdes till oförändrat 200 kr respektive 100 kr för juniorer.

Valnämnden hade inte lyckats att i tid få fram en ersättare till Åke Kindstedt som 1:e styrman och det bestämdes att internrekrytera till befattningen under året. Befälet förstärktes dock med Thorbjörn Roupé som går in som Matros. Befälets sammansättning framgår som vanligt på sista sidan i denna *Skeppssorder*.

Lunch på Beckholmen

Då Sjöfartsverket i Rosenvik kort före mönstringen drabbats av en vattenskada blev vi tvungna att hitta ny lokal för lunchen och fann en unik och trivsamt lokal i Stöttboden intill dockorna på Beckholmen. Den är klubblokal för Beckholmens Dockförening och föreningens ordförande Thomas Hellström gav en kort historik om holmen och vad som nu pågår där.

I samband med lunchen överlämnade Staffan Wetre och Gunnar Stenström boken ”Flying Clipper Loggbok”, som berättar om deras upplevelser i besättningen under en chartersegling i Medelhavet sommaren 1959. En recension av boken presenteras separat i denna *Skeppssorder*.

Peter Armfelt från Georg Stage Foreningen höll ett kort tal och överlämnade en gåva i form av böcker och fotografier till Rydbergsgastarna.

Sven Dagberg

AVSLUTNING GUNILLA

När vår kapten Sten Gattberg frågade mig i mitten av maj om jag ville åta mig att överlämna premierna till de av skolskeppet *Gunillas* premiärelever som gjort sig förtjänta av detta, antog jag uppdraget med blandade känslor av förtjusning och tveksamhet. Glädjen över förtroendet och min tveksamhet om att jag är den rätte mannen till detta hedersuppdrag försatte mig i ett bryderi, men efter

en liten betänketid och min särbos uppmuntran, antog jag erbjudandet med stor glädje!

Den femte juni anlände jag till Höno med färjan från Lilla Varholmen på Hisingsidan av Göteborg till Öckerö kommun. Efter några kilometers bilfärd anlände jag Öckerö kommuns byggnad, mitt emot den del där skolan Öckerö gymnasium är belägen, en låg enplans fastighet på det s.k. Björnhuvudet, på östra delen av ön med utsikt över den inre farleden från Danafjorden upp emot Marstrand. Ett idealiskt läge för ett sjöfartsgymnasium som detta!

Eftersom jag inte fann någon på gymnasieskolans expedition, gick jag in på det i anslutning härtill liggande Fiske- och Sjöfartsteknisk utbildningsexpedition. Där fann jag till min stora glädje en tavla som jag målade för drygt 10 år sedan på beställning av Öckerös dåvarande "Föreningen mot bättre vetande"! De som då var initiativtagare till själva idén med T/S *Gunilla*. Jag blev upplyst om att diverse premieutdelningar och lunchen i samband därmed skulle gå av stapeln i en närliggande byggnad där den stora matsalen och samlingslokalen var belägen – kallad Nimbus. Nåväl, det var inte många steg dit och när jag anlände blev jag av min tidigare kontaktman Annette Islander insatt i det kommande ceremoniprogrammet. Lokalen var stor och rymlig med högt i tak och användes även som någon sorts kyrka, en slutsats jag drog av det stora symboliska korset på ena kortväggen. Här vimlade det av studenter av båda könen och från skilda linjer på detta exklusiva gymnasium, vars make jag aldrig tidigare skådat.

Det utanför synnerligen ostadiga vädret, med enstaka regnskurar, fick för stämningen härinne bara en förhöjd effekt. Efter någon timmes väntetid medan ystra ungdomar stimmade tillsammans och deras lyckliga skinande ansiktsuttryck avslöjade dagens glädje över att äntligen ha fått sin efterlängtdade vita mössa, satt vi andra vid anvisade platser i väntan på rektors öppningsanförande.

Denna lilla Katarina Lindgren – som själv såg ut som en av studenterna – talade om deras goda prestationer under studietiden och den allvarigare vidareutbildningen som väntade många av dem nu till hösten med yrkesinriktade vidareutbildningar inom skilda områden.

Därefter var det min tur att komma fram till mikrofonen och med de båda paketen för kikarna och de namn på de båda manliga studenter som gjort sig förtjänta av dessa som studievägledningen utsett, befann jag mig plötsligt i en litet ovan situation. Bara det där med mikrofonteknik borde jag ha övat litet på innan, eftersom det är mer än 20 år sedan jag befann mig i en liknande situation.

Emellertid fann jag mig relativt snabbt, fast kallsvetten började sippra fram i min panna, så fortsatte jag med att hälsa de båda gymnasisterna, som med förväntansfulla blickar och med strålande leenden iakttog mig med sina nya studentmössor käckt på skulten. Den lista med namnen som jag nyligen fått på dessa ungdomar, blev därför litet fumligt upplästa samtidigt som jag jonglerade med paketen för premierna. Så kortfattat som möjligt redogjorde jag i stora drag Abraham Rydbergs stora tanke och Rydbergsgästarnas historia, samt i synnerhet våra backlag runt om i Sverige. Speciellt Vestkusten Backlag, som här har chansen att er-hålla några nya medlemmar som förhoppningsvis kan sänka vår höga medelålder? Därefter var det tid att dela ut det första priset till den lyckligt lot-tade yngling som stod framför mig. Motiveringen till att just han fick detta pris var något diffus med för mig ofattbara skäl till deras uppmärksamhet. Detsamma gällde också den andre pristagaren, som i lika hög grad lyckligt tackade för priset. Yngling-arnas namn var Ludvig Börjesson och Lukas Ridel, två unga män med glimten i ögonvrån och kanske blivande Rydbergsgästar.

Med tanke på mina egna erfarenheter från min studietid framförde jag mina lyckönskningar till dessa båda unga män som nu står i begrepp att studera vidare med specialinriktade kurser.

I detta sammanhang kunde jag inte undvika att till de övriga flickor och pojkar som under vintern farit med "Den seglande gymnasieskolan" framhålla att: "Det är inte alltid som de elever vilka presterat bäst resultat i skolan, som lyckas bäst i livet!" Dessutom uttryckte jag min glädje över att det var så många flickor med på denna resa, det föreföll mig som om det var fifty-fifty – vilket senare skulle visa sig vara en fullständigt felaktig slutsats.

Senare, efter lunchen vid kaffet, kom en av de förtjusande studentskorna fram till mig, klappade mig på axeln för att göra mig uppmärksam på henne och sade: "Du har nog missuppfattat det där med oss flickor ombord – vi var bara tre tjejer med ombord!" Därefter förklarade hon leende att hon sökt in på Chalmers nautiska institution nu i höst och att hon blivit antagen för styrmans- och sjökaptensutbildningen där. Jag lyckönskade henne med dessa studier och fick en stor och innerlig kram av henne innan hon åter anslöt sig till sina klasskamrater. Därefter var det tid att tacka för mig och att dela ut de ansökningsformulär för presumtiva Gästar jag hade med mig.

Skonaren Ingo

När jag kom ut och var på väg mot min bil upptäckte jag till min stora förvåning och glädje att det

vid en närbelägen kaj låg ett tremastat skepp bakom ett skjul. Jag kunde inte hejda mig eftersom jag förstod att det var skonaren *Ingo*, som jag under 1980-talet varit befälhavare på, som nu låg förtöjd här. Trots ett ihärdigt duggregn styrde jag kosan till skeppet och väl kommen ombord hälsade jag på Göran Ohlsson som nu förde skeppet, i väntan på studenterna som de skulle ta med sig in till Stenpiren senare under eftermiddagen. Ett för oss båda överraskande möte i den lilla befälhavarehytten längst akterut, där jag under "Föreningen skonaren Ingos vänner" första år upplevt så mycket positivt, men också kontroversiellt med många olika viljors starka inflytande. *Ingo* som nu i det närmaste är helt förbyggd har kostat medlemmarna ett enormt arbete och ekonomiskt ansvarstagande för stora belopp, som nu visat att det går med förenade krafter åstadkomma det till synes omöjliga.



Det kostar mycket att hålla en drygt 80-årig träskuta i toppskick! Fortfarande återstår det att byta en del bordläggning midskepps på BB sida som får göras när säsongens seglation inbringat tillräckligt med medel för detta!

Efter någon timma ombord i skepp återvände jag när regnet upphört till min bil och med blandade känslor körde jag till en gammal vän på Hönö för att uppvakta honom på sin 75-årsdag, en f.d. befälhavare i Johnson Line som jag genom min särbo lärt känna och blivit vän med!

En oförlömlig fredagseftermiddag var avslutad i detta sammanhang!

Anders Lennvi

SJÖGÅENDE AVSLUTNING

Med studentmössa i kostym och klänning/kjol, embarkerade 120 elever m.s. *Symfoni*, tillhörande Marina Läroverket, Klart Skepp i Danderyd, den 9 juni. Lätt regn dämpade inte stämningen nämnvärt

och förväntansfullt bänkade sig elever, lärare och tre inbjudna gäster på utsedda platser.

Symfoni styrde ut mot Lilla Värtan och lunchbordet lockade. Rektor Per Lindberg tog till orda när kaffet serverades och eleverna fick hämta sina slutbetyg med några ord på vägen. Lärarna påminde med sång om elevernas vedermödor under segling med "111-an" *Ålva* i oceanfart.

Besättningen Rydbergsgastarnas premium tilldelades *Gabriella Eriksson*, som berättade att hon skall läsa till sjökaptan vid Sjöfartshögskolan, Chalmers.



Efter några timmar förtöjde *Symfoni* hemmakajen som nu, i strålende solsken, fyllts av väntande och förväntansfyllda anhöriga – det blev en ovanlig syn med "landspring"!

Marina Läroverket bedriver utbildning på gymnasienivå med programmen Marinteknik, Marinbiologi, Marinsystemteknik samt Ledarskap och kommunikation. I utbildningen ingår utbildning på skolans segelfartyg *Ålva* och/eller *Belle Amie*. Skolan utbildar även Skärgårdskaptan, en sjöbefälsutbildning (klass VII) för skärgårdstrafiken.

Sten Gattberg

RYDBERGSASTAR

På 1970-talet försökte jag få fotfäste iland, och jobbade några år som hamnchef i Kristinehamn vid Vänerens norra strand. Alltså i den gamla hamnstaden där t.o.m. Broströmkoncernen hade sin vagga.

Det visade sig att ett flertal Rydbergsgastar, förutom undertecknad, fanns och verkade i olika befattningar runt detta innanhav – alltifrån Trollhätte Kanalverk, Pappersbruken, Seglationsstyrelsen, till den förste FC:n på isbrytaren ALE.

Jag blev god vän och klubbkamrat med Per Brohäll, nu rankad som legendarisk båtkonstruktör och designer. Han skapade bl.a. segelbåten Albin Vega 27. Albin Marins verkstäder i Kristinehamn utvecklades starkt med denna i helhet lyckade skapelse till båt, sedermera tillverkad i mer än 2.500 ex. Detta var vid tiden då fritidsbåtlivet i Sverige fick ett uppsving i och med plastens genombrott i småbåtsbyggeriet. Båtarna blev då mera allmänt överkomliga i pris i f.t. träskrovs-dito. Själv skaffade jag mig en Vega och kringseglade södra Sverige några semesterrundor med familjen den gången, och Brohäll fick mig sedan att byta till en Albin MS82, hans gamla båt. Men den dyra Singoallan fick han själv behålla guppande vid bojen i Varnumsviken ...

Detta som inledning till att jag tar mig friheten att återge hans artikel i LONGITUDE nr 22 (1986), där Per berättar från sin elevtid i *Abraham Rydberg* och om resan som hade kunnat sluta i förskräckelse. Per Brohäll var vår medseglare till 1989.

Hälsningar Sture Nachtweij

Brev hem om ABRAHAM RYDBERGS kollision med ångaren KORANTON

Av Per Brohäll

Den 10 september 1985 träffades en samling grånade herrar för att fira 50-årsminnet av en färd till Australien. Det var eleverna från skolskeppet *Abraham Rydbergs* segling 1935/36, och det blev många "Minns Du...?" Bland minnena var förstas också vår kollision i Engelska Kanalen. Eftersom jag blev kaptenens "officielle" fotograf vid tillfället (jag var kanske den ende som hade film kvar) och har sparat negativ och mina brev hem, kan jag ge en redogörelse för händelsen sedd med en 19-åringens ögon.

Först en kort redogörelse för fartyg, besättning och resan. Hon var byggd som fyrmastbark 1892 hos Charles Connell & Co i Glasgow för A.Nelson i Honolulu och döptes till *Hawaiian Isles*. År 1910 såldes hon till Alaska Packers i San Fransisco och döptes om till *Star of Greenland*. År 1929 köptes hon av Rydbergska Stiftelsen (Rederiab. Sunnan), som gav henne namnet *Abraham Rydberg*. 1940-43 seglade *Abraham* utanför spärren och såldes 1943 till Portugal, där hon fick namnet *Fos do Douro*. 1945 gjordes hon om till motorfartyg, utan bogspröt och med bara undermasterna kvar.

Abraham var 80 m lång och 13 m bred. Dräktigheten var 2.345 ton brutto och 1.966,71 ton netto. Lastförmåga ca 3.600 ton vete (omkring 45.000 säckar). Lastens värde år 1936 ca 30.000 pund. Frakten var ca 25s.6d. per ton, totalt ca 5.000 pund = ungefär 90.000 kr. Bortsett från elevavgifterna var detta hela inkomsten på ett år.

Avlönad personal denna resa var:

Befälhavare Sten G:son Hallström, 33 år, Lön 500 kr/månad

1.e styrman och telegrafist H Arnell, 41 år, 425 kr

2.e styrman H Christensson, 42 år, 250 kr

3.e styrman Erik Kekonius, 23 år, 195 kr

Båtsman Algot Strindlund, 39 år, 170 kr

Segelmakare Robert Andersson, "Charlie", 53 år, 170 kr

Timmerman Malcolm Sinclair Svensson, 58 år, 180 kr

Donkeyman Martin Nickel, 41 år, 180 kr

Stuvert Harry Magnusson, 53 år, 300 kr

Kock Karl Holmqvist, 51 år, 190 kr

Kajutvakt Birger Lundin, 21 år, 55 kr

Utöver dessa var vi 41 elever i åldern 16-23 år, som vardera betalade en elevavgift på 895 kr. Av den gick 120 kr till uniform och frivaktsställ, och 15 kr/mån fick varje elev ut i hyra. Det blev ett nettobidrag till fartygets drift på ca 600 kr/elev eller totalt närmare 25.000 kr. Det var ett bra bidrag till befälets och kökspersonalens löner – 2.615 kr/mån och totalt ca 30.000 kr för en rundresa (ca 1½ månad).

Själv mönstrade jag på i Göteborg den 9 augusti 1935 och mönstrade av den 9 juli 1936 – alltså efter 11 månader.

Vi avseglade från Göteborg den 28 augusti och hade frisk ostlig vind över Nordsjön. Vi gick norr om Skottland och anlände till Madeira den 18 september. Efter två dagar i Funchal fortsatte vi sydvart. Den 1 november passerade vi Tristan da Cunha (Inaccessible), och sedan fortsatte vi syd om 40:e breddgraden mot Australien. Den 7 november var vi ca 400 mil rakt syd om Goda Hoppsudden, och den 20:e låg vi på lat 44°, syd om Amsterdamön. Under en vecka hade vi en medelfart på 13

knop. Den 3:e december anlände vi till Wallaroo, där vi ankrade långt ut och lossade barlasten. Sedan seglade vi för underseglen in till jettyn – *Abraham* var en av de få segelskutor, som var så styv att hon kunde segla utan last. Under barlastlossningen fick en elev, Skeppström, en lastad korg på benet, som bröts. Han fick stanna på sjukhuset i Wallaroo, när vi seglade därifrån med full last av vete på kvällen nyårsdagen 1936.

Vägen hem gick över Indiska Oceanen (jag tror det var ett försäkringsvillkor). Eleven Björn Atterberg fick ett knivsår i foten, och eftersom det inte ville läka, gick vi in till Port Elisabeth och lämnade av honom för sjukhusvård. Vi ankrade långt ut på redde, och en bogserbåt hämtade honom (bogserade in en livbåt, ty det gick så pass grov sjö, att bogserbåten inte kunde borda *Abraham*).

Nu är det dags att börja citera brev hem, som jag skickade från London. Först gäller det våra besvär att komma ut i Sydatlanten:

”Ja, nu är vi äntligen i hamn igen efter 134 dygn i sjön. I Port Elisabeth var vi nämligen inte iland. Det var bara 8 man som rodde iland Atterberg, och sedan gick vi så fort vi kunde ... När vi skulle lämna på kvällen kunde inte donkeyman få upp steamen på donkan, för han hade inget färskvatten. I stället skulle vi gå hem ankaret. Vi var väl 20 man i sparkarna och använde dubbelhiv, så ett, två, tre sprang kugghjulen i kapseln, ty det blåste friskt och alla seglen voro loss. Sedan var det bara att slacka ut kättingen och beslå alla segel!

Dagen därpå fick donkeyman ta till saltvatten, och sedan kom ankaret upp, men snart åkte draggen i igen, ty det mojnade ut alldeles och strömmen satte oss mot land. Mot kvällen fick vi äntligen vind och kryssade ut ur Algoa Bay.

Den 27 och 28 februari låg vi nånstans öster om Goda Hopp och fingo en rykande storm stick i stäv och fingo hyva till för stumparna och några stagsegel. Det friskade, och storstag,orstäng och apa blåste sönder. Sedan fingo vi ligga för förstäng, förstump, krysstag och krysstump.

På kvällen den 27 fingo vi bända nyorstump i den hårda, översläende sjön. Vi voro 30 man, annars går det på ca 7 man. Ändå tog det väl 4 gånger så lång tid. När det mojnade ut den 28, fick vi sätta dom hela seglen, och sedan fick vi bända om de många trasiga. Sedan gick det sakta runt Goda Hopp ... Den 17 mars passerade vi St. Helena inom fotografihåll ...”

Seglatsen fortsätter upp i Nordatlanten, och just vid resans slut väntar den dramatiska händelsen. Jag fortsätter att citera:

”Så småningom kommo vi in i Kanalen, där vi drev omkring i stiltje. Den 10 maj kl. 11.10 på

kvällen (när vi lågo bidevind för bb halsar och gick med ca 5 knop) väcktes vi plötsligt av ett väldigt brak och ’Alle man i båtarna’. Det var bara styrbords vakt (vi) som kunde lyda order, ty bägge båtarna om bb voro sönderslagna och dävertarna bortrivna.

Vi firade aldrig vår båt, ty när vi pejlade rummet, fanns där inget vatten. Vi hade bara fått ett par bogplåtar intryckta av vårt eget bogade ankare, som blivit avbrutet och vridet, fastän det var gjort av massivt järn och grovt som satan.

Storriggen hade blivit bräckt nedom märsrån och hängde och svajade livsfarligt. Innan röjelrån kommit ner och den övriga riggen blivit ordentligt surrad, fick ingen vistas i skansen.

Koranton låg kvar ända till morgonen, fast den var mycket svårare skadad. Den kom sedan in i Falmouth i sjunkande tillstånd – ca 10 plåtar upprivna. Dagen efter kom två franska bärgningsångare, men dom begärde 1.000 för att dra oss till Dover. I stället fick vi bogserbåt från London, dit vi anlände den 14 maj. Ligger i Millwall Dock.”

Och så kommer här en fortsättning i brev från Blyth den 10 juni: ”... jag kan ju alltid berätta lite mer från kollisionen. När vi vaknade utav den där smällen, hade man svårt att få någon vidare ordning i sina förvirrade tankar. En del trodde att vi gått på grund, och en del att vi hade lagt av draggen. Själv hann jag inte tänka något, sömnig som jag var, förrän jag hörde ropet ’Alle man till båtarna’. Då rusade jag upp, fick på mig en rock och ett par sandaler, som jag sedan tappade på vägen till livbåten.

När vi kommo upp ur skanskapen fick vi springa över en massa bråte och sprungna wires, men det hann man inte lägga mycket märke till. Vår båt fick vi utsvängd fort och lätt, vi hade ju inte för inte haft livbåtsmanöver varje söndag och lite då och då annars också.

När vi hade fått ut vår båt, märkte vi att babords båt ännu stod i sina skrån. Den hade fått sig en smäll, så att förliga däverten brutits loss, och den akterliga böjts. Dessutom hade bogen på båten blivit intryckt.

Skepparen hade kommit upp igen med alla skeppspapperen. Timmergubben kom upprusande med hela famnen full av hajkäppar (gjorda av hajrygg-rad och molga, ett hårt träslag). Sedan kom 1:an upp efter att ha sänt ut SOS-signaler och gav order till donkeyman att pejla rummet. Men han fann inget vatten så allt var gott och väl. Sedan fick jag överta det jobbet, pejla var 5:e minut, men det var fortfarande inget vatten, så jag fick snart lägga upp.

Vi fick gå ner i skansen och klä på oss, men vi fick inte vara där, ty storriggen hängde farligt nära att ramla ned genom skanstaket. Vi började emellertid med tillhjälp av strålkastaren rigga upp taljor i kryss- och mesanriggen, så att vi kunde flytta över babords livbåt till styrbordsidans dävertar. Det gick efter mycket jobb, och sedan hängde styrbords båt i dävertarna och babords båt stod bredvid, färdig att huggas i ginorna. Sedan fingo vi, frivakten, törna in och lägga oss i segelmakarverkstaden.

Kl. 4 purrades vi igen och fick börja med uppröjningsarbeten. Själv fick jag order att ta så många foton som möjligt av skadorna, innan vi började rigga ned rår och segel. Korten blev ganska lyckade och kapten fick en uppsättning att visa fram vid sjöförhöret. Vi fick riggat ner röjelrån och alla segel på stortoppen samt surrade sedan allt löst uppe i riggen.

Själva kollisionen gick enligt sjöförhöret till såsom följer: Vi lågo bidevind för bb halsar och gjorde ca 4 knop. *Koranton* (ca 5.000 tons DW) var på lättan och gjorde bortåt 15 knop. 3:e styrman, som hade vakten, var nyexaminerad och gjorde sin första vakt som styrman vid detta tillfälle. Utkiken såg oss långt i förväg och varskodde, men det var ingen som hörde, ty styrman hade gått in i styrhytten och pratade med rorsman. När vi kommo närmare varskodde han igen, men ingen hörde något. Då sprang han från backen till bryggan, men innan han hann dit hade vi redan kolliderat.

Ombord på *Abraham* hade utkiken varskott om röd lanternan ca 15 minuter i förväg. Vi hade t.o.m. avlösning av utkiken 10 minuter innan. 2:e styrman hade vakten och såg ganska snart att våra kurser skuro varandra och gick därför fram och såg efter att våra lanternor lyste. Sedan gick han efter en stavlampa och lyste på förtoppen, så att dom skulle se oss lättare. Men det hjälpte inte. Han sprang akterut igen och ropade till skepparn genom talröret och fick upp honom i en hast. Därefter fick rorsman order att sätta rodret dikt styrbord. Dessutom blåstes två vissel på vakten och denna fick fira mesan, så att skutan skulle falla av lättare. Hon hann falla en aning, antagligen just så mycket som behövdes från att rädda skutan från att bli kluven i två delar. Vi kom alltså att gira och träffa *Koranton* midskepps med vår babords bog och bogade babords ankare. Ankarstocken bröts och läggen, som är ett par decimeter i genomskärning, blev alldeles vriden. Hela backen blev full av vrakgods från *Koranton*. Därefter svingade *Koranton* runt och sopade efter vår sida med sin akter. Alla babords barduner på stören sprängdes och det var ju inte underligt att toppen sprängdes. Snipan, som står på skanstaket, blev skadad och dävertarna lossbrutna. Ett par barduner slets av på kryssen också. Dessutom blev ju livbåten obrukbar. Ja,

resten har ni väl läst i tidningarna. Stockholmstidningen telegraferade till 1:en att han skulle få 25 kr, om han telegraferade närmare detaljer, men då blev han förbaskad ...

...Natten mellan den 4 och 5 kl. 24.30 lämnade vi med hjälp av två bogserbåtar Millwall Dock och förhalade ner till Purfleet, för att inta barlast ...

Den 6 juni, svenska flaggans dag, blev en tråkig dag, ty under det vi höll på med att bända segel, föll en av grabbarna, Olander från Göteborg, ner från fockrån och slog huvudet i däck. ... kl. 3.30 kastade vi åter loss för bogsering upp till Blyth, en liten stad strax norr om Newcastle. Vi skall ligga här i ca 3 veckor för reparationer, har just fått ur stormasten idag ..."

Återstår sedan bara att säga, att vi gick från Blyth den 2 juli och kom hem till Göteborg den 6 juli 1936. Slut.

Intressant i detta sammanhang är att läsa vad Underhill skriver om händelsen (Sail Training and Cadet Ships, 1956):

"For her first eight years as a cadet ship, she does not seem to have appeared in the casualty reports, but at 11.15 p.m. on the night of May 10, 1936 when homeward bound from Wallaroo with grain, she was in collision with the 6700-ton steamer Koranton in thick fog 45 miles south of Eddystone. Both vessels immediately reported the collision by wireless, and two French tugs, the Iroise and the Abeille No.24, put out from Ushant to the sailing ship's assistance. However, having assessed the damage, her master wirelessly her London agents at 7.25 the following morning: 'Proceeding by own means, will not accept assistance unless on ordinary towing terms'; and the message proceeds to suggest the sending of a Watkins tug from the Thames, and concludes: 'Present position 35 miles south of Start Point, steering 62, two knots. Wire tug's name if sent'. He was not taking any chances of being picked up by the wrong tug and then faced with a claim for salvage rates. However the agents arranged a straight towage contract, and at 10.30 a.m. - May 11 - the tug Kenia left Gravesend and made contact with the Abraham Rydberg 30 miles south of the Isle of Wight at 7.30 a.m. the following day. She passed her wire and towed the sailing ship up to London where her grain was discharged. Having completed unloading, the Abraham Rydberg moved to Blyth, where her damaged bow was repaired"

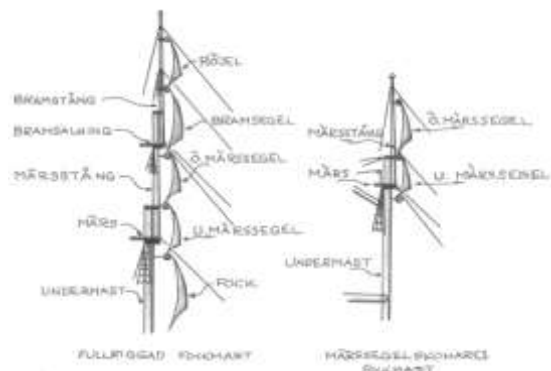
YTTERLIGARE ETT INLÄGG I RIGGDEBATTEN



Sven Dagbergs fråga om den här flaskan i förra numret fick ett snabbt svar från författaren John E Persson. Han skickade ett vänligt brev med roliga gubbar i brevhuvudet.



”Jag såg Din fråga i Skeppsorder nr 2 beträffande riggen på flaskmodellen. Om inte mitt skumma öga lurar mig rör det sig helt klart om vad som på engelska kallas "brigantine" och på danska "skonertbrig". Skutan förefaller ha en fullt riggad fockmast, d.v.s. med undermast, märsstång och bramstång, med dubbla märssegel och enkelt bramsegel samt röjel. Se bifogade skiss, den vänstra.



I Sverige har vi inte haft samma distinktion i handelsflottan, mest beroende på att Kongliga Kommerskollegium - som skötte fartygsregistret i forna dagar - bara skrev skonert (i Sveriges Skeppslista förkortat till "Sk") på allt med två master (om det

inte rörde sig om solklara galeaser). Jag tror dessutom inte att någon av mina seglande förfäder på Brantevik någonsin tog ordet "hermafroditbrigg" i sin mun. Kanske är det en skrivbordsprodukt?

Ehuruväl jag aldrig trampat en större seglars däck annat än då de varit väl förtöjda vid kaj, har jag med stor förundran följt de visa herrarnas diskussioner beträffande "toppsegelskonerten" i tidigare nummer av Er förträffliga tidskrift.

Toppsegelskonare fanns inte i forna dagars svenska vokabulär. Om man tittar i äldre, obetingat seriösa, nautiska lexika som t ex Måhlens (1964), Sohlmans (1955), Gustaf Stenfelts (1920), Emil Smiths (1914) eller Sjömannasällskapet (1840) finns inte begreppet medtaget överhuvud. Toppsegel "är ett segel som har sin plats ovanför ett gaffelsegel" säger Stenfelt. Sohlman verkar hålla med honom.

TOPSAIL motsvaras i svenskan av MÄRSSEGEL. En TOPSAIL SCHOONER är alltså en MÄRSSEGELSKONARE. D.v.s. en skonare vars fockmast består av undermast och märsstång, men saknar bramstång. Se min högra skiss som bifogas. Med detta i bagaget, lutande mig mot ovan nämnda gamla auktoriteter, vill jag påstå att ordet "toppsegelskonare" blott och bart är "svengelska" för en märssegelskonare. Och anser därför, högst vanvördigt, att de diskuterande herrarne befinner sig på "femton famnar" - som vi sa på min tid som "vattenarbetare".

Med osedvanligt vänliga hälsningar

John E Persson

*Red:s anm.: Då det gäller benämningar på olika riggtyper ska man inte vara för tvärsäker på vad som är rätt eller fel, speciellt inte då det gäller skonare. Benämningen toppsegelskonare förekommer hos såväl Sam Svensson, Bertil Chr. Petersson som Björn Landström. Visst är det så att engelskans topsail är detsamma som märssegel då det handlar om en "fullt riggad" mast, men det kan också användas i samband med gaffeltoppsegel och högt förda stagsegel. Persson hänvisar till Sohlman, men tycks inte ha läst sista meningen under ordet **Toppsegel**: "... Även märssegel i skonert, toppsegelsskonert." Middendorf (Bemastung und Takelung der Schiffe, 1903) skiljer på Schonert och Gaffelschonert, där de förra för råsegel och de senare är slätttoppade med eller utan bredfock. Råseglen i en Toppsegelschonert kallar han Unteres Toppsegel, Oberes Toppsegel och Bramsegel. Alltså inte Marssegel utan Toppsegel. Så det är ju inte konstigt om engelskans topsail schooner och tyskans Toppsegelschonert blivit toppsegelskonare på svenska. Men märssegelskonare är också en*

användbar benämning, eller bramsegelkonare om man vill betona att bramsegel förs.

Vad gäller flaskskeppet är det enligt Sam Svensson en "råsegelkonare, av sjömän alltid kallad endast skonare På engelskans internationella sjöspråk är den allttjämt känd under namnet brigantine, och den utmärker sig för råacklad fockmast och gaffelriggad stormast." (Segel genom sekler, 1966). Middendorf kallar riggen för Schonerbrigg.



EN DOFT AV HAV



Staffan Wettre och Gunnar Stenström har samlat sina minnen och bilder från seglingen med *Flying Clipper* i Medelhavet sommaren 1959 i en underbar liten bok *Flying Clipper Loggbok*.

Fartyget hade chartrats av den amerikanske senatorm m.m. William Burnett Benton. Staffan och Gunnar hörde till besättningen som bemannades med aspiranter från Sjövärnsskåren.

Staffans son Jonas hade blivit fascinerad av färgerna och kvalitén i de nästan 50 år gamla fotografierna och gav impulsen till att göra en bok.

På 125 sidor varvas vackra fotografier med Gunnars fina teckningar och koppartryck och sidor ur Staffans dagböcker. Som avslutning har Staffan och Gunnar i dialogform reflekterat över vad upplevelserna för 50 år sedan betytt för dem och hur det påverkat deras liv.

Sven Dagberg

BECKBYXANS DAG

Roslagens Sjöfartsminnesförening arrangerar varje sommar en dag med öppet hus och olika aktiviteter under beteckningen *Beckbyxans Dag*.

I år ägde den rum den 18 juli. Åke Kindstedt ställde som vanligt upp och informerade om Rydbergsgastarna. I filmsalen visades filmen från Gastarnas segling med *HMS Gladan* förra året.

Museet i Älmsta är väl värt ett besök även andra dagar och har intressanta och välskötta samlingar. Roslagens Sjöfartsminnesförening är aktiv på många sätt, bland annat som svensk arrangör av den årliga postrodden mellan Vaddö och Eckerö. Årsskriften *Rospiggen* har utgivits varje år sedan 1940, då museet startade.

På föreningens och museets hemsida www.rsmf.se finns mer information om historia och aktiviteter.



Mästerlotsen och Rydbergsgasten Kjell Wahlström hjälper Pille Repmakare med repslagning vid Beckbyxans dag 2009.

Sven Dagberg

ADMINISTRATION

Under sommaren har Besättningens medlemsregister och bokföring lagts in hos AB Endrärkten i Sjöfartshuset på Skeppsbron 10 i Stockholm. Där kommer de att skötas tillsammans med motsvarande funktioner för Neptuniorden, Ångfartygsbefälhavaresällskapet, Sjökapitenssocietyten och Sjömannaföreningen.

Avsikten är att underlätta arbetet med Besättningens administration och öka säkerheten genom att all viktig information hamnar på en server med regelbunden backup. Informationen är åtkomlig via Internet, vilket också innebär en förenkling vid byte av befattningar i Befälet eftersom vi inte som tidigare behöver flytta register och bokföring. Det gamla kortregistret, som vårdats ömt av våra 1:e styrmän, har överförts till arkivet, där det finns tillgängligt för forskningen.

En sak som Gastarna kommer att upptäcka så småningom är att mönstringsavgiften kommer att faktureras via AB Endräkten. De Gastar som även är medlem i någon av de andra föreningarna kommer att få en gemensam faktura. Även inköp

från Slabbkistan kan komma att faktureras via AB Endräkten.

Sven Dagberg



Gladan, fotograferad av Ole Christiansen i Vestkustens Backlag, från hans fönster på Tjuvsundsberget i Kungshamn den 21 juni 2009.

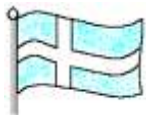
RIGGHAVERI

Under kappseglingen mellan Bermuda och Charleston i juni råkade *Kruzenshtern* enligt uppgift ut för ett intensivt åskväder varvid förmärsstången bröts strax under bramsalningen. Ingen i besättningen blev skadad. Huruvida haveriet berodde på blixtnedslag eller vind är oklart. Fartyget bröt kappseglingen och tog sig in till Charleston där riggen snyggades till. Vidstående bild visar *Kruzenshtern* utanför Halifax. Förstängstaget och de två klyvarlejdarna har provisoriskt fästs i stångstumpen, och av bilden att döma tycks den rubbade segelbalansen fortfarande vara hanterbar. Foto: Sail Training International.



NÄSTA NUMMER ...

... manusstopp den 1 november.



FLAGGAN I TOPP

September

4 Bengt Oscarius	65	O
17 Bengt Sundström	80	O
28 Lennart Magnusson	65	O

Oktober

3 Bengt Öresjö	70	O
29 Gunnar Embe	75	O
30 Kurt Larson	75	O

November

19 Anders Yderborgh	90	O
---------------------	----	---

December

8 Erland von Hofsten	80	V
15 Einar Modig	95	V
17 Björn Skeppström	65	O
25 Eric Hagström	80	O
25 Per Malmgren	85	O
31 Sven Törnquist	85	S

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	vakant	
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
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
Matros	Thorbjörn Roupé	08-767 86 80
Lättmatros	Sture Nachtweij	0480-41 19 36
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 Plusgiro-konto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage