



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 77

Nr 4

Redaktion

Lars Bergman  
Sven Dagberg  
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

November

2009

## KAPTEN HAR ORDET

Befälet samlades den 28 september till Skeppsråd och hälsade den nye matrosen *Torbjörn Roupé* välkommen. Kapten hade även glädjen att meddela att ny Backlagsförman utsetts vid Backlagsträff den 17 september i Syd-kustens Backlag – *Guy Rosvall!* Vi tackar avgående *Per Renlund* för hans insatser under många år. Ledningen av Backlaget består utöver *Guy*, av redogörare *Conny Wallin*, sekreterare *Peter Strömsnäs* och kock *Roland Thimfors* samt tallyman *Göran Garmer*. Nästa Backlagsträff i Malmö blir den 19 november.

Skeppsrådet beslutade om ny utgåva av Mönstringsrulla, vilket Båtsman Sven Dagberg åtog sig att utforma. För en hemsida söker vi en Gast som kan vara ”webbmaster”.

Conny Wallin överlämnade Rydbergsgastarnas kikare till eleven på *Georg Stage*, **Anders Mathias Hilskov**, en svenskättad mycket sympatisk ung man. Skibsfører Karl Zilmer ser gärna svenska elever till sommaren 2010. **Sprid budskapet till intresserade!**

*Gladan* seglar i vinter, med Kanarieöarna som bas, med elever från Marinen och från Törnströmska Gymnasiet i Karlskrona. Följ henne på [www.gladanochfalken.se](http://www.gladanochfalken.se)

Med e-post-adresser är det möjligt att kallelser till alla Backlagsträffar kan nå Gastar som råkar vara på rätt plats vid rätt tidpunkt!

Alla, gamla såväl som nymönstrade Gastar, hälsas välkomna till kommande Backlagsträffar!

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

*Sten Gattberg*



*Premieelev ombord Georg Stage*

## Vestkustens backlag

träffades den 25 oktober på Nya Varvet, närmare 20 gastar. Kvällens gäst var gästen, museimannen och sjökaptenen Stephan Gyllenhammar, som berättade om Charles Darwin.

Charles föddes 1809 i England där han växte upp i en välsituerad familj. Fadern var läkare. Charles studerade först medicin men tröttnade på detta efter en tid och övergick till att studera teologi som han också tog examen i men han blev aldrig präst.

Han hade större intresse för naturvetenskap, framför allt geologi, zoologi och botanik.

År 1831-1836 fick han tillfälle att följa med som oavlönad naturforskare ombord på örlogsfartyget *Beagle* under en jordenrundresa. Denna resa har han skildrat i sin bok "En naturforskares resa runt jorden" som utkom 1845 med svensk översättning 1872.

Under denna resa sattes Darwin iland i olika perioder på olika öar och landsändar för att studera människor och djur på nära håll.

*HMS Beagle* var ett barkriggat skepp av ungefär s/v *Ingos* storlek med en besättning på 70 man. Det

var portmålat för 10 kanoner, men i verkligheten hade hon bara sex. Fartyget sjösattes 1820 som brigg men riggades om inför sina långresor.

Under ett besök i Brasilien var Darwin nära att bli hemskickad för en bagatellartad förseelse, men fick ändå stanna ombord men vägrades i fortsättningen att få förmånen att äta vid kaptenens bord.

Under femårsresan runt jorden vistades Darwin sammanlagt 36 månader i land på olika ställen. I Söderhavet studerade han korallöarnas uppkomst och publicerade en rad avhandlingar härom.

Som vetenskapsman var han huvudsakligen självlärd vilket väckte avund och förakt hos de etablerade vetenskapsmännen vid de engelska universiteten. Sin ställning som en av biologins förgrundsgestalter erhöll han genom sina undersökningar och teorier över arternas utveckling. På grund av sin dåliga hälsa, religiösa övertygelse och blygsamhet, publicerade han till en början inte sina forskningsresultat. I stället ägnade han sig åt duvavel och experiment med fröspridning för att pröva sina idéer.

Charles Darwins stora insats bestod främst i att han sammanställde ett överväldigande bevismaterial för att evolutionen faktiskt ägt rum. I sin utvecklingslära utgår han ifrån att det inom arterna finns en stor individuell ärftlig variation och ett stort födelseöverskott och att naturens urvalskrafter gynnar de mest livsdugliga typerna inom arten.

I sin avhandling "On the origin of species" 1859, nämnde Darwin avsiktligt inte något om människan. Hans religiösa övertygelse hade kommit i konflikt med de egna idéerna. I ett senare arbete, "The descent of man" 1871, tillämpar han dock sina teorier på människan, vilket bland kyrkans folk väckte ett enormt motstånd. Särskilt med tanke på att människorna skulle härstamma från aporna, eller i varje fall vara kusin med dem. Bland kyrkans människor kvarstår fortfarande ett

starkt motstånd till evolutionsläran i vår upplysta tid.

Charles Darwin dog i sitt hem 1882 och begravdes i Westminster Abbey.

*Anders Lennvi*

## Ostkustens backlag

hade en som vanligt välbesökt träff den 28 september. Sten Gattberg berättade till bilder om riggens utveckling från forna tider fram till idag.



## Handbok segling briggen Tre Kronor

Göran Romare har skrivit en mycket trevlig handbok om ”konsten att segla råacklat”. Den är avsedd för besättningen och de volontärer som seglar och underhåller *Tre Kronor af Stockholm*. Boken börjar med en teknisk beskrivning av skrov, maskin, pumpar, tankar, el, o.s.v. samt en detaljerad riggbeskrivning. Därpå följer seglingsteori inkluderande stabilitet och balans. Härnäst handlar det om segelsättning och bärgning, kommandoord, vändningar av olika slag, ankring och förtöjning. Boken avslutas med ett kapitel om underhåll samt en ordlista över sjötermer.

Boken är rikt illustrerad och på dess drygt 140 sidor finns stor kunskap samlad i kompakt form. En och annan korrekturmiss kan man hitta men det sammantagna intrycket är mycket gott. Kan köpas genom [www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se).

*Lasse Bergman*

## ANKRING OCH LÄTTNING

*Engelsk läsövning, hämtad från "The Long Voyage" av H.C. de Mierre. Fullriggaren Main anlöper St Helena för lossning och proviantering under resa Calcutta – Västindien, omkring 1906.*

“A shrill whistle came from the poop, the main topgallant and the three upper topsail halliards were let go, the sails left hanging in their gear, and as we neared our berth we clewed up fore and mizzen lower topsails, hauled down fore topmast staysail and inner jib and squared the yards. We swung gently into the wind, the main topsail came aback, the ship lost headway and the port anchor splashed to the bottom in fifteen fathoms of water. The chain rattled out of the hawse-pipe as the ship

dropped astern, and when 120 fathoms were out we clewed up the main topsail, and the starboard anchor was let go. Then, with the chain messenger rigged from the steam winch to the windlass, the port cable was hove in while the starboard cable ran out until we had sixty fathoms of chain out on each anchor.

We were moored off the little settlement of Jamestown, seventy-eight days out from Saugor, thirteen days from Cape Point.

- - -

An hour before sunrise we climbed aloft to loose the sails while the Mate was heaving in the starboard cable as the ship dropped astern, slacking away the port cable, which ran noisily out of its hawse-pipe.

When the starboard anchor was up and fished to the cathead, the yards on main and mizzen masts were braced for the port tack. Then began the slow business of heaving in the 120 fathoms of cable to the port anchor – a long drag for the winch, which huffed and puffed, straining and jerking, jolting the whole ship as the links of the chain clacked and plopped over the lip of the hawse-pipe, over the drum of the windlass and down to the chain-locker, where two ordinary seamen ranged it as it came down, so that it was all clear for running out again. Hard work and hot for them, it was, for each heavy link of chain was formed of iron nearly 2 inches in diameter, with a stout iron stud across its centre.

There were eight "shackles" of chain in the water, each fifteen fathoms apart from its neighbour, and as each shackle made its appearance above the surface the bell on the fo'c'sle head was struck to inform the Captain of the progress being made: seven strokes on the bell when the seventh shackle came up, six strokes for the sixth and so on until the anchor was "hove short". The second shackle had come in; we had less than thirty fathoms of chain out. We were in fifteen fathoms of water and soon the chain would be "up and down". We would be over our anchor.

We backed the fore yards, swinging them round for the starboard tack, sheeted home the three lower topsails and hoisted fore topmast staysail and jibs, and when the anchor left the ground the ship swung slowly to starboard, her head being pushed around by the jibs and the backed fore yards. Soon the wind was on the port bow, the main and mizzen topsails were drawing, so we hauled the fore yards round, hoisted upper topsails, set topgallants and royals and the ship gathered way, slipping silently through the sheltered water while the port watch got both anchors stowed and lashed on the fo'c'sle head and unshackled the cables.”

## HURUSOM ATT GÅ TILL VÄDERS

eller

### – HÖGST UPP LÄNGST UT

*Det var dags.*

*Jag stod på däck på den polska fullriggaren Dar Młodzieży (Dar M nedan) och tittade upp till väders. Alla segel var satta "från flyng jib till röjlar och mesan", det var över 3000 m<sup>2</sup>. Vi hade en fin slör uppför Biscaya med ett dygn kvar till Kanalen och två till vår destination Antwerpen. Andra plattvakten var en timme gammal. Dar M rörde sig behagfullt i den långa atlantdyningen. Ett högt molntäcke låg över himlen och gav en behagligare värme än hettan tidigare på dagen.*



*... från flyng jib till röjlar och mesan...*

### Begynnelsen

Jag gick till halvdäck och anhöll hos fartygschefen, kapten Henryk Sniegocki om att få äntra upp till förröjeln.

Sniegocki log vänligt.

– Jasså, trinde svensk, har stunden äntligen kommit? Jag har sett hur du vankat runt som en äggsjuk höna de här dagarna.

Det för mig obegripliga epitetet gavs med glimten i ögat så jag lät det passera. Henryk Sniegocki var en kort undersäsig man i sina bästa år. Det svarta kortklippta håret började bli gråsprängt. Han hade snorbroms, begynnande ölkagge och armar som en smed. När hans officerare vid ett tillfälle hade fysisk träning på däck, slängde han sig framstupa och gjorde ett tjugotal armhävningar så att säga "på raken" när hans mobiltelefon ringde. Han tog upp den ur fickan med ena handen och fortsatte armhävningarna med den andre medan han talade med någon i andra ändan. Förutom fartygschef på Dar M var han lärare och professor vid Merchant Marine Academy i Gdynia, högskolan som ägde fartyget.

– Jag vill gå upp utan sele, så gjorde vi på vår tid.

– Ho-ho, frustade Sniegocki, och ramla ner och sprida din hjärnsubstans över mitt däck? No-no!

– Det är illa gjort mot en oldtimer att ringakta hans hjärnsubstans, dessutom har jag ett skriftligt uttalande här som fräntar er allt ansvar.

Sniegocki ögnade genom en lapp jag lämnat honom.

– Well, det må vara hänt, jag gör ett undantag men du går inte upp utan eskort.

Han vände sig om och nickade mot två man, andre styrman och båtsman.

– Ni följer svensken upp!

När jag vände mig om för att gå ropade han:

– Stopp, glöm inte att tömma fickorna. Vaktman, hämta hit en tom blankettkartong.

Jag började tömma mina fickor. Först drog jag upp min kontokortstora digitalkamera och tittade frågande på skepparen. Han ruskade på huvudet och pekade på kartongen. Sedan följde en handpejlkompas i mässing med uppfällbara dioptrar, tre lösa euros, en japansk fällkniv, en minikikare, en märkspik, ett nystan tjärad märbling, en ölöppnare, en nageltång, muncerat, en ask Läkerol, en 10cl whiskyplunta (för medicinskt bruk), ett par arméglasögon med progressiva glas, en tub med sygrejor, ett ex av Jan Svartviks "Engelska ombord" och slutligen ett hängsmycke som bestod av en bit medelhavsblått skal av pauasnäckan som låg monterat i en liten kompasslåda av silver med kompassstrecken utlagda och med ett guldankare i centrum. Det var tillverkat av silversmeden i min hemstad. Skalet symboliserar havet, kompassen resan och ankaret början och slutet på resan. Det följer mig på alla mina resor och är döpt till "Rolling Home"

– Så du kommer hem igen, sa silversmeden lakoniskt.

Jag hade stoppat smycket i fickan för att inte riskera att bli hängande i halskedjan någonstans.



Förriggen

Sniegocki iakttog den växande högen med stigande intresse. När jag var klar utbrast han:

– Ett vandrande nauticaförråd i sanningen! Well:

Forward you men of oak and style  
Up aloft you must go  
To meet your Grace and reconcile  
Up, 'cause you can't say no.

Andren och båsen ledslagade mig fram till förmastens vant där vi stannade. Andren hette Tomasz Gierolinski och var en munter yngling i de sista 20 åren. Han hade skaffat sig sina sporrar i plantskoleskeppet par préférence för segelfartygssjömän, världens största seglande lustjakt, den fyrmastade barken *Sea Cloud*. Båsen hette Wieslaw Suchocki och hade seglat i *Dar Pomorza*, föregångaren till *Dar M*. Han skulle gå i pension efter denna resan.

– Har du gjort upp med Vår Herre, undrade Tomasz försynt.

– Vafalls? Vår Herre? Jag är agnostiker.

– Ah, turligt nog har kyrkan utsett ett antal hjälpredor till Honom. Deras existens behöver inte ens du vara osäker på. Jag avser våra helgon som ju var och en inom sitt område hjälper Herren genom att hålla en hand över oss människor. Som du kanske vet finns det fyra helgon för oss sjöfarare att vända oss till: St. Phocas från Sinope, St. Francis från Paola, St. Nicholas från Myra och St. Brendan från Clonfort.

– Öh? Jag kände att detta inte skulle utvecklas till ett stabilt inslag i min tillvaro men, OK, låt honom hållas.

– Rangordnade efter vårt förestående uppdrag tar vi Phocas från Sinope på Anatoliens svartahavskust först. Jag är lite osäker på hans anknytning till sjöfarare men han blev kanoniserad sedan han dömts till döden och avrättats för att han var kristen. När soldaterna kom för att hämta honom kände de inte till hur han såg ut. Han bjöd dem på middag och avslöjade därefter sitt namn och gick ut och grävde sin grav där han sedan halshöggs. Han stod för sin tro och tog konsekvenserna av detta. Vi tror på vårt uppdrag och är redo att ta konsekvenserna av det.

– Oh, käre St Phocas, fortsatte Tomasz, håll din hand över denne trinde svensk så att han icke måtte falla ner och sprida sin hjärnsubstans över kapstens däck!

Därefter slog han chevalereskt ut med handen och inbjöd till uppstigning.

Jag tog tag i en vevling och kände misstänksamt på den. I våra dagar skulle den enligt Sam Svensson varit 1 ¾ tums tjärad hampa med 1.8 tons brottbe-

lastning, grejor som kunde bära en svensk sjöman. Detta var något annat. Den luktade inte ens något.

– 1 ½ tums duradon, 9 tons brottbelastning, tröstade Wieslaw förbindligt.



Up aloft

### Uppäntringen

Jag sög in luft och började klättringen. För att minimera svikten gick jag med ett ben på vardera sidan av ett vant i mittsektionen. Ändå tyckte jag att det svajade och sviktade helt livsfarligt och blodet började rusa i ådrorna. Hur skulle det här gå? Skulle jag ramla ner på däck eller baklänges ut i havet? Man kanske kunde åberopa hjärtbesvär som skäl för en hedersam reträtt?

Under mitt funderande nådde jag upp till puttingvanten som var gigantiska men tack och lov gjorda av och vevlade med rundjärn. Förkanten var brantast men kortast så vägvalet var enkelt och under stort flåsande hasade jag in på märsrutan mellan de förliga stängvanten och under den nedersta vevlingen. Den första av fyra etapper var avklarad. Världen såg lite ljusare ut och ljuden från däck började tunnas ut.

Jag skulle just slå mig till ro för en stunds meditation över livet och dess vändningar när Wieslaw knackade mig på axeln och pekade uppåt.

Tomasz gled upp vid min sida.

– St Francis från Paola på Calabriens västra kust var en hård botgörare. Han tog en gång glödande kol i sin hand för att visa att man kunde uthärda plågor utan att fördärva kroppen. När han en gång vägrades få följa med ett segelskepp till Sicilien seglade han över Messinasundet på sin trasiga mantel. Plågor kan med andra ord uthärdas och det finns lösningar på alla problem så: Oh, käre St Francis, håll din hand över denne trinde svensk när han nu skall upp i stängvanten så att han icke måtte falla ner och sprida sin hjärnsubstans över kaptens däck!

Vi började klättra uppför märsstängvanten. Blodet började åter dunka i mina öron och min andning började låta som rosslingarna på en intensivvårdsavdelning. Under mig förde Tomasz och Wieslaw ett avspänt samtal på polska och skrattade emellanåt. Jag hatade dem intensivt och önskade att St Francis skulle kasta glödande kol på dem. När vi nådde bramrutan tycktes vinden ha tilltagit. Det ven och pep på ett hjärtskärande sätt. Jag insåg att ljudet kom från mina egna pinade luftrör när jag mödosamt hasade in på plattformen. Svetten rann i floder runt om mig.

Genast var naturligtvis Tomasz framme.

– St Nicholas från Myrna på Lykiens kust frälste som biskop tre seglare i sjönöd. Tretalet ingår ofta i hans underverk. Han kom så småningom att ge namn åt jultomten – Santa Claus – i USA. Vi skall nu in på den tredje etappen upp. Oh käre St Nicolas håll din hand över denne trinde svensk...

– Det var ett jävla hackande om trinda svenskar, fräste jag.

– ... över denne välnärde svensk, girade Tomasz elegant, så att han icke måtte falla ner och sprida sin hjärnsubstans över kaptens däck.

Just när vi klev upp i bramstängvanten kom en svag regnby. Det var mera som ett moln av fina vattendroppar.

– Torrna in i vatta kleder i en syr og ussel skans og sa ut igen og alla man ti vaders...

Jag trodde inte mina öron. Här uppe vid bramstängen på en polsk fullriggare sjöng en andrestyrman Evert Taube med tonren stämma. Spontan stämde jag in:

– när orkanens alla djävlar på Atlanten går till dans,  
ja för jämnan skall en sjöman va till hands.

Trycket över bröstet släppte för en stund i glömska när vi skrålade om resan från Baltimore till Vinga och vår längtan efter (den svekfulla?) Linnéa.

När vi nådde røjelsalningen hann ångest och utmattning i fatt mig. Jag grep om røjelrutans rand-

gård och hasade mig upp övertygad om att hjärtstillestånd nu skulle inträffa. Tomasz tittade bekymrat på mig och undrade varför jag utsatte mig för slika strapatser.

– När vi, flåsade jag, ett gäng gamla segelfartygs-elever flög ner till La Corona för att mönstra på, gav vi varandra ett löfte: Vi skulle upp i respektive riggar och vi skulle högst upp, längst ut.

– Ah, en bunt narcissistiska suicider med livsproblem kanske?

– Läs din Kierkegaard. Livet är inte ett problem som skall lösas utan en verklighet som skall upplevas. Att komma upp hit är en nödvändighet när man som vi haft en halvsekelång abstinens. Du kommer en gång att vara i samma situation. Dina helgon give att du då har en rigg att äntra upp i.

Tomasz tystnade och översatte till Wieslaw som hade det svårare med engelskan. Wieslaw nickade instämmande och sade på bruten engelska:

– Du skulle haft en gammal rigg att klättra i. Tacka vet jag *Dar Pomorza*. Det var en njutning med riktiga salningar och eselhuvuden att mellanlanda på. Denna rigg är som att äntra en telefonstolpe.

På min fråga vad han skulle göra efter pensioneringen svarade han drömmande:

– Ta min båt och segla till Västindien!

Alla har vi abstinenssymptom att tackla.

När vi lirkat oss in på den lilla røjelrutån såg jag till min förvåning att *Dar M* hade en røjelstång. Från däck syntes detta inte omedelbart genom det massiva nätverket av stående och löpande rigg. Røjelns stängvant gick följaktligen ända upp i toppen. Jag suckade av lättnad. Ingen falsk salning (s.k. hummer har jag senare fått lära mig), ingen Jacobs lejdare. Lättnaden övergick i panik när jag såg hur vevlingarnas maskor gick ihop uppe vid toppen. Det skulle inte gå att få in en bred Eccosko nr 45 mellan vanten och vevlingarna högst upp. Här gällde det att vrida vristen så att skon gick in vertikalt och sedan förlita sig på armmuskulerna. En veritabel helvetespassage.

Tomasz som följt min blick anade min ångest.

– Här inför sista etappen återoppar vi giganten i skaran. St Brendan från Clonfert dömdes att ge sig ut på haven i nio år i en båt gjord av djurhudar för att han bränt sanningen. Han sägs att under sin färd bl a ha upptäckt Amerika, Löftets Land, 500 år före Leif Erikson. Han räddades från att driva till Helvetet av en ängel. Av en annan ängel fick han veta att Herren reserverat Löftets land för kommande tider då de kristna skall förföljas på nytt.



– Ha, honom känner jag, pep jag överlycklig att äntligen kunna lämna ett bidrag till helgonkrönikan.

Tomasz och Wieslaw granskade mig allvarligt.

– Ja, jag menar, jag har varit vid hans grav eller i vart fall 5 km från den när jag körde båt på floden Shannon på Irland...uh, tillade jag stukad.

– Aha. Ok. Utmärkt. Då har du en, låt vara avlägsen men dock, relation till honom. Oh, käre St Brendan, mässade Tomasz, ...

När han var klar gav vi oss iväg.

Jag stirrade förhäxad upp mot den sista biten, helvetespassagen. Svetten rann i ögonen och mina blöta händer gled på vevlingarna. Mina knäskålar for upp och ner i spastiska ryckningar. Blodet dunkade i öronen, det lät som en rockkonsert och i ett kort ögonblick tyckte jag mig höra AC-DC:s ”Highway to Hell”. Armar och axlar domnade och när jag nådde helvetespassagen verkade allt i min kropp ha sjunkit ner i knähöjd. Jag var tung och oformlig och tycktes närmast ha tagit formen av en lök med ”klumpen” längst ner och där täckbladens spetsar försökte slingra sig in i vevlingsmaskorna för att få grepp. Uppgivenhetens raseri grep mig över kroppens svek.

– Förbannade potatissäck. Nu har jag släpat dig ända hit och nu skall du löna mig genom att dråsa ner och sprida min hjärnsubstans över skepparens däck.

Jag flåsade som ett gammalt ånglok.

– Hjälp till för djävulen, röt jag över axeln.

Två stadiga skuldror placerades, en från varje sida, under mina skinkor sedan kom en knyck och jag for mot masttoppen. När mitt huvud passerade röjelrån inträffade ett ögonblick av tyngdlöshet innan rörelseriktningen reverserade. Min vänstra hand fick tag i den halande parten till toppläntan, rån hade dubbla jäckstag och högerhanden fick tag i det aktra. Av bara farten fick jag in ena foten på fotperten och i nästa ögonblick stod jag där. Ryggperten var, som så vanligt är, uttänjd och slak och hängde vid knäveckan men jag var framme. Huruvida det var med helgonens hjälp är jag oklar över, desto säkrare är jag på Tomasz och Wieslaws insatser.

### **Målet**

– Se upp i perten!

Wieslaw kom utäntrande. Tomasz satt gränsle över rån inne vid masten och höll sig i röjelförstaget. Jag hasade ut till nocken där fotperten böjde upp så man fick sitta på huk. Jag såg mig omkring. Det var 60 m ner till vattenytan, 3 gånger höjden till *Gladians* salning och 1.5 gånger höjden till *Flying*

*Clippers* bramrå. Skymningen hade börjat sänka sig. Man kunde känna sältan i luften här uppe. Ljuden från däck hade försvunnit. En ensam mås cirklade runt oss. Det lätta regnet som fallit tidigare lyfte fram doften av solblekt segelduk. Jag tittade ner längs de buktande seglen. Längst ner syntes fören med det vassa peket. När *Dar M* gick ner i den långa atlantdyningen lade skummet sig med ett svagt sorl runt bogen som en smal krans av vispad grädde. När hon så rullade över och sedan satte sig pressade bogen fram hundratals ton vatten som spred sig som en snölavins föröver och åt sidorna med ett avlägset dån. Känslan av stillhet och frid häruppe var rent pastoral. Utöver det fjärran sorlet från sjön hördes bara ett svagt knarrande i brassarna när knycken i rullningen kom. Jag insåg att det sannolikt var sista gången jag skulle få uppleva detta och fylldes av vemod och näsan började rinna. Detta motsvarade min arbetsplats på *Flying Clipper* för 50 år sedan.

– Jag har kommit till cirkelns slut, snorade jag.

Wieslaw som skulle mönstra av efter sommarens sista resa anade vad som rörde sig i mitt huvud och la tröstande handen på min axel och försökte sig på en hurtighet.

– Stolle, du har kommit till förtoppen på *Dar M*.

Jag tittade ut och min hand sträckte sig föröver som om den ville gripa tag i horisonten.

– Det sägs att om du kan röra vid horisonten är din resa slut, sa Wieslaw tyst och lite sorgset. Han kunde till slut inte heller frigöra sig från stämningläget

– Evigheten finns därbortom. Man får lust att sträcka ut handen till dem man känt som gått före över kanten.

– Så långt borta och ändå så nära. Ett felsteg i perten så är du där. Livet ter sig annorlunda här uppe. Det kommer närmare och man finns bara i nuet.

Vi tittade ner längs segelmassorna. De hade färgats i ett egendomligt ljus.

Vi vände oss om och blev mållösa.

Molnen hade svartnat och täckte hela det västra himlavalvet ner till horisonten. Havet hade antagit molnens färgton. Just nere vid horisonten fanns en lång rektangulär lucka i molntäcket och genom luckan strömmade ett starkt ljus. En bit framför och ovanför luckan gick en smal spricka genom molnen och ett knippe silverfärgade solstrålar sköt ner mot vattnet i solfjäderform. Det starka ljuset blev gyllene och djupnade och en gata av smält guld sträckte sig efter *Dar M* och inneslöt henne i ett förtrollande skimmer. Ljuset gav seglen en gammalrosa färgton och konturerna av mesanens

råsegel syntes genom stormastens segel. T o m mesanens stående rigg kunde ses som skuggor genom storens segelmassor. Skuggorna från rigg och segel rörde sig i takt med fartygets vaggande. Det var som att se en föreställning på *Lanterna Magica* i Prag. Vi stod stilla i den tysta praktfullheten och njöt.

– H-himmelrikets port, snörvlade jag till slut.

Den gyllene färgen övergick långsamt i röd och luckan slöts.

– Vår Herre har talat, sa Tomasz stilla.

Wieslaw korsade sig tre gånger och mumlade något på polska.



*Med solnedgång i häcken*

Nerfärden blev ett antiklimax i sin spänninglöshet. Vi flöt i sakta mak nerför stängvanten, gled över märsarnas randgårdar, hängde i puttingvanten och lät tyngdlagen göra jobbet.

Nere på däck föreslog jag en whisky i min hytt. Min eskort avböjde vänligt men bestämt. Ingen alkohol till sjöss.

När vi kom till Antwerpen bröt kaoset ut och jag återsåg inte dessa två fellow-rovers igen. Jag hoppas Tomasz fått en fortsatt lyckosam seglats och att Wieslaw hittat sitt paradisi i Västindien.

Till kapten Sniegocki överlämnade jag ett stort inramat fotografi av *Flying Clipper* under fulla segel som Johan Listrup ordnat till oss att var och en på sitt fartyg tacka för resan och gästfriheten. Sniegocki blev så förtjust att jag tror han behöll det för egen räkning. Han tog i vart fall högst motvilligt fram det på min uppmaning för att visa det för skolans rektor när denne kom ombord. Jag förstår honom om han behöll det. Detta vårt vackraste skolskepp väcker allas beundran och lust och har gett oss som seglat i henne eviga minnesetsningar i hjärnbarken och livslång saknad. Hennes historia är känd men om hennes resor har föga dokumenterats. Man kan stilla hoppas att åtminstone Rioresan

– hennes längsta resa under svensk flagg – en gång skall lämnas till eftervärlden.

**Tom Sjöholm**

*Flying Clippers* Riobesättning

### ***Flying Clipper* Loggbok**

Fler försäljningsställen: Göteborgs konstmuseum, bokhandeln. Mariaplans bokhandel i Göteborg. Båtdokgruppen/Antikvariatet i Skärhamn. Och fler kommer förstås efterhand.

Boken är också inköpt av Sjömansbiblioteket och finns därmed att låna.

Även på hemsidan [www.wettre-forlag.se](http://www.wettre-forlag.se)

## **FÖRTJÄNSTMEDALJ**

Riksantikvarieämbetes förtjänstmedalj har tilldelats Kerstin och Egil Bergström. Medaljen delades ut vid en ceremoni på ämbetets höstmöte i Stockholm. Det gäller naturligtvis deras makalösa arbete med att totalrestaurera två fartyg, *Linnea* och nu senast *Vega*, som ligger förtöjda inom Stockholms Sjögård vid museifartygen på Galärvarvet.



**T/S GUNILLA**

Kapten Jörgen Hansson rapporterar under resa Safi – Mindelo:

”Nu är vi två dygn ut från Safi. I gryningen såg vi den första av Kanarieöarna genom diset och vi kommer det närmaste dygnet att segla ner med Lanzarote och Fuerteventura på babords sida och Grand Canaria på styrbords sida. Vinden har ökat de senaste timmarna och allteftersom dagen går seglar vi snabbare och snabbare. Dygnsdistansen blir så småningom 171 distansminuter, trots att vi bara har tre råsegel och två försegel. Vi har haft en del sjösjuka det senaste dygnet, våg och dyningshöjden är upp mot sju meter och *Gunilla* åker upp och ner och kastar från sida till sida hela tiden. Under morgondagen ska vinden lägga sig från de 15-18 m/s vi har nu till ner mot 10-15 m/s. Dock kommer nog sjön att ligga kvar tills vi passerat Kanarieöarna. Trots att vi har ganska hög sjö har vi nästan inget vatten på däck, skeppet glider lätt undan alla vågor. *Gunilla* verkar gilla att segla på undanvindar som denna med bara märsar satta.”



*Författaren till nedanstående uppsats, hämtad ur tidskriften Segel och Motor, nr 2 1936, Hjalmar Dahlström var under många år befälhavare i fyrmastbarken C.B.Pedersen.*

## HUR MAN SEGLAR ETT SKEPP

Förr, när världshaven buro en mäktig och ståtlig flotta av resliga, seglande skepp, hade de som voro intresserade av sjöfart i regel även en mer eller mindre intim uppfattning om elementen av seglingskonsten. I dessa ångans och motorernas tidevarv, då de stora segelfartygen nära nog försvunnit, har det ju i och med nöjesseglingens utbredning utbildats en annan och bland allmänheten betydligt mera utspridd seglingsteknik. Men konsten att segla ett djupvattensskepp är det icke många som känna – och den skiljer sig avsevärt och på de flesta väsentliga punkter från handhavandet av ”fore-and-afters”. Måhända kan det då vara av intresse att beröra de enklaste principerna för råseglares manövrering, samt orsaken varför denna åldriga rigg bibehållits i de skepp som gå i djupvattensfart trots alla senare uppfinningar.

Det bör kanske först framhållas att ordet skepp är en beteckning som användes för alla tre-, fyr- eller flermastade segelfartyg, vad rigg de sedan må ha. Briggar, skonorter och andra tvåmastade fartyg äro alltså icke skepp. Av råacklade skepp finns det i huvudsak tre typer: fullriggare, som ha rår på alla masterna, barkskepp, som ha rår på alla utom den aktersta masten, och skonertskepp, som endast ha rår på förligaste masten.

Av skeppen är det främst fullriggare och barkskepp som funnits lämpliga att befara de stora haven och de långa traderna. Skonertskeppen ha liksom skonare utom i undantagsfall endast kommit till användning på kusttrader. Särskild de s.k. etthundraelvorna, slättoppade skonertskepp, voro ett tag mycket populära i den amerikanska kustfarten, och man byggde där även verkligt mångmastade – sex och sju master – slätskonare, vilka liksom de med rår på fockmasten försedda skonertskeppen även försöktes i långfart. Det visade sig emellertid att de blevo ohjälpligt efter i konkurrensen med barkskeppen och fullriggarna. Skonertskeppens stora fördel är att de äro goda bidevindseglare, d.v.s. de taga jämförelsevis stor höjd och vinna därför mera på slagen i en kryss. Detta har emellertid sin enda egentliga betydelse i närheten av land. I öppen vind kan någon jämförelse knappast bli tal om gentemot barkskepp och fullriggare, ty skonertskepp och skonare kunna aldrig visa en följande vind så stor och effektiv segelarea. I litet vind men sjö erbjuder även deras rigg i längden stora olägenheter och svårigheter, ty även om bommar och

gafflar stötts med taljor bli knyckarna och påfrestningarna mycket kännbara.

De stora råseglarna äro dåliga bidevindseglare, men de ha den idealiska riggen för öppen vind. När fartyget slingrar häftigt är också denna rigg mycket att föredraga, ty den står stram och stött. På långa resor är det icke lönt att försöka segla kortaste vägen och kryssa sig fram när vinden kommer emot. Man väljer i stället omvägar, som ibland bli mycket stora, men där man av generationer sjömans erfarenhet vet att man kan räkna på förmånlig vind. Det visar sig nästan alltid att man på detta sätt gör snabbare resor än goda bidevindseglare som söka slå sig till målet kortaste vägen.

En råseglare ligger sällan närmare vinden än 6 streck – d.v.s. 67 grader – och många ha funnits som ej kunde komma högre än 8 streck, eller rät vinkel mot vinden. I detta sammanhang kan nämnas att de tyska skeppen av den ”flygande P-flottan”, av vilka nu endast två finnas kvar i det berömda Laeisz-rederiets ägo medan de flesta av de övriga äro finnar, på senare tider försågos med extra långa svanhalsar till råackarna, så att råna kunde brassas mera dikt utan att komma in på riggen. Härigenom ha de vunnit icke så litet i sin förmåga att ligga högt i vinden, och detta kan givetvis få sin betydelse när fartyget lämnar hamn eller närmar sig målet för sin resa. Då är man ju nämligen tvungen att kryssa om vinden är emot. Jag har själv vid flera tillfällen fått erfara hur mycket en skuta som kan ta stor höjd kan vinna, när man någon gång kommer in mot land och där skall taga sig fram en kortare distans.

En sak som skulle frappa en rorsman från en modern segelbåt, om han komme ombord i ett stort segelfartyg är att avdriften på kryss även i allmänhet är rätt stor. Detta beror dock i hög grad på om fartyget är lastat eller ej, sjögången och dess riktning, fartygets byggnadssätt och, i mycket stor utsträckning, på segelföringen. De gamla berömda klipperskeppen voro smala, djupgående, skarpa fartyg och hade minimal avdrift, men de stora lastdragarna av senare datum fingo betydligt fylligare linjer och halkade lättare iväg åt lä.

Vid valet av väg över haven begagnar man sig mycket av de erfarenheter som samlats av de gamla navigatorerna under århundraden. Vid segling t.ex. på Australien och Syd-Amerika har man en utomordentlig ledning av de pilot charts som månatligen utgivas av amerikanska statens hydrografiska byrå. Dessa utvisa strömmar, isbergsgränser, drivande vrak, månadsprocent av vindarnas styrka och riktning, stiltjebältenas gränser etc. och äro utarbetade med ledning av flera hundratusentals skeppsdagböcker.

Det kan för övrigt ofta även på kortare resor löna sig bättre att söka sig vägar, där man har anledning att räkna på förmånligare vindar, i stället för att stänga sig fram kortaste vägen. Jag kan ge ett exempel från en segling under Syd-Afrikanska kontinenten:

Vi lågo med *C.B.Pedersen*, som är en fyrmastbark, i en plats kallad Lüderitz Bay och hade fått orders för Kapstaden, ca 600 mil längre söderut. En slät-skönare av New-Foundlandstyp, vilka äro kända vitt och brett för sin seglingsförmåga, skulle samtidigt segla dit, och skonarens befälhavare rådde mig att under seglingen hålla mig nära land, där vinden skiftar något morgon och kväll och således underlättar kryssningen. – Vinden blåser där nämligen nästan alltid syd eller sydost.



Jag följde emellertid min egen idé och styrde för babords halsar sydvästvärt till jag på latitud 36° Syd fängade västliga vindar. *C.B.Pedersen* anlände till Kapstaden efter åtta dagars segling. Skonaren kom sju dagar efter oss och undrade storliga hur vi burit oss åt att segla förbi honom, ty han hade haft dörhalade skot mesta tiden.

De stora råtaacklade skeppen tåla massor av vind och segel, ty deras master äro stagade på ett sätt som ej kan ske på fore-and-afters. Vant och barduner utgå från just de punkter på masterna, där påfrestningarna bliva kännbara, och de sträva långt akterut vid ansättningen. Det måste vara don som hålla, då man plötsligt överraskas av en svart, tjutande by och bortåt ett trettiotal segel föras. Det är ej alltid man hinner plocka in tillräckligt innan byn är över en, och då vill det till att riggen står.

En lustyacht eller ett skonarriggat fartyg lovar upp i en by, när vinden blir för hård att bära. Ett råtaacklat skepp faller undan.

Det är olika orsaker till en sådan manöver. Dels äro masterna bäst stagade akteröver och tåla större påfrestningar från det hållet, och dels hålla seglen längre om de få stå fulla. Få de slag, så kan de flängas sönder på ett ögonblick. Vidare skulle det i byigt väder bli dåligt seglat, om man bara skulle föra segel efter vindstyrkan i byarna. Därför låter

man henne falla av och löpa medan byn blåser nacken av sig.

Revning förekommer dessbättre ej numera i råsegelare. Man minskar segelytan till lämplig storlek i stället genom att bärga segel – det finns ju många att ta av. Det har visat sig att segel som annars kunnat stå i årtal under en enda revning i riktigt busväder blivit så illa åtgångna att de måste grundligt repareras, innan de kunnat föras igen. Kan ett segel ej längre föras fullt, tager man därför in det. Sköras det på grund av revning, så kan det hända att man senare försitter chansen att segla, genom att man då kanske håller på att skifta ett antal segel. Då är det bättre att taga in lappen när det blåser hårt och sedan kunna visa segel, som hålla, när vinden kommer stark och god.

När en kappseglare stagvänder, lägger rorsmannen pinnen i lä och tager över focken på några sekunder. Det är en något mera omständlig affär i en skværriggare:

Först blåses tre vissel, d.v.s. alle man på däck, och skutan göres klar för vändning. Brassarna skjutas i franska bukter, så att de kunna löpa kvickt utan att gå oklara någonstans. Begin och storsegel gigas, och skoten överhalas. Gårdingar och gigtåg släckas, så att de ej slitas av, då rårna svinga runt för de nya halsarna. Jagare och ytterklyvare halas ned, och kätting-fockhalsen hugges ur, sedan den s.k. lathalsen huggits. Folket intager därefter sina poster.

Segelmakaren och timmermannen sköta arbetena på backen, och kocken passar fockskotet. De övriga delas upp, hälften till stortoppen och hälften till krysstoppen.

Nu är det klart för vändning.

Rorsmannen, som under tiden hållit bidevind och väl fullt för att giva skutan fart till vändningen, får nu order att lätta på rodret. Då skeppet börjar lova upp, ropas: ”**Hårt i lä!**”

Rodret lägges dikt i borde. Försegelskoten och fockskotet släckas. Mesan, gaffeltoppseglet och apan skotas i lovart för att underlätta vändningen. Då vinden fullt backar i focken, ropas: ”**Akter hal!**”

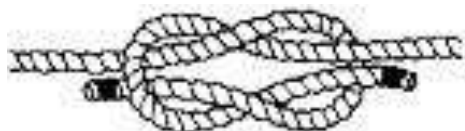
På det kommandot kasta styrmännen loss lä brassar på kryss- och stortopparna, och rårna brassas runt. Vilket vanligen går med en sjuhelsikes fart, emedan vinden backar i lovartsnockarna. Manskaper har därför endast att hala igenom slacken och tejta brassarna samt göra fast, varefter de i väntan på att förtoppens rår skola brassa runt skifta över stagsegelskoten. Så kommer till slut, sedan vinden börjat fylla seglen på stor och kryss: ”**Focke bolin!**”

Nu halas förråna runt, vilket går lite tyngre än rundhalningen på stor- och krysstopparna. Ibland är det så mycket hela besättningen kan rå med. Sedan sättes ytterklyvare, jagare, stor och begin samt andra segel som ev. blivit intagna, och fartyget styres bidevind om ej kurs kan hållas. Därpå göres klart skepp, och vändningen är fullbordad.

En dylik vändning tager i allmänhet 15 till 20 minuter, och särskilt i vind och sjö är varenda minut fylld med hårt arbete och hektisk brådska. Skulle skutan neka i vändningen – vilket kan bli kritiskt om man är i närheten av land, har man intet annat att göra än att kovända – om det finns plats. I en kovändning nekar aldrig en skuta, och det är en mycket enklare manöver som kan tagas med större ro.

Vänder man i lovart på land och allt hänger på att skutan ej nekar, kan det ibland hända att man får utföra en s.k. grundvändning. Då låter man ett ankare gå i vändningen, och kettingens upptjeckning får hjälpa till att svinga skutan. Har man så ånga till spelet, hyvar man upp ankaret i rätta ögonblicket. Annars får man schackla ur och låta gå en del av kättingen och ankaret. Detta är dock en ren nödtåtgärd, som jag för egen del endast en gång behövt tillgripa.

Som synes är det en hel del tyngre och besvärligare att manövrera en råseglare än en fore-and-after, antingen denna är gaffel- eller bermudasriggad. Men för en hård läns i grov sjö – ge mig ett råacklat skepp!



## BLOCKBYGGE

På den tiden då jag hjälpte till på bygget av briggen *Tre Kronor* tittade jag då och då in i verkstån på Skeppsholmen där ett gäng entusiaster tillbringade kvällarna med att tillverka alla block till riggen. Det var ett gediget hantverk i gammal tradition, men med vissa moderna inslag. Där luktade gott av trä och tjära. En artikel i tidskriften *Ny Teknik* nu i oktober visade dock att linblock var en av de första produkter i världen som kom att tillverkas i en maskinell produktionslinje.

Storbritanniens örlogsflotta i början av 1800-talet var stor och de brittiska örlogsvarven var sin tids

mäktigaste storindustrier uppbyggda för att säkra Storbritanniens dominans på världshaven. En flaskhals i produktionen var tillverkningen av block för segelfartygens riggar. Man behövde omkring 100 000 nya block varje år. De var svåra att få fram i tillräckliga kvantiteter, till vettiga priser och med pålitlig kvalitet. De hade tillverkats mer eller mindre hantverksmässigt av olika underleverantörer.

År 1801 dök det upp en fransk ingenjör, Marc Brunel, som hade flytt till Amerika under revolutionen och sedan flyttat till England där han gift sig med en engelska. Han hade en idé att dela upp blocktillverkningen i små steg, som vart och ett kunde göras med precision och jämn kvalitet i specialmaskiner. Han hade försökt introducera idén hos Amiralitetets största blockleverantör, men fått nobben.

På örlogsvarvet i Portsmouth hade man börjat modernisera verksamheten och bland annat installerat en ångmaskin för att driva maskiner. Brunel fick gehör för sin idé hos Amiralitetet. En engelsk maskinkonstruktör med egen firma, Henry Maudslay, hjälpte sedan Brunel att konstruera och tillverka maskinerna. År 1805, samma år som amiral Nelson segrade vid Trafalgar, startade produktionen.

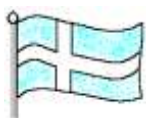
Maskinerna blev så bra att flera av dem fortfarande användes i mitten av 1900-talet. Några av dem finns bevarade i Science Museum i London.

(Källor: [www.sciencemuseum.org.uk](http://www.sciencemuseum.org.uk) och *Ny Teknik* nr 41/2009)

*Sven Dagberg*

## KALENDARIUM

Ostkustens Backlag	16 november
Syd kustens Backlag	19 november
Vest kustens Backlag	6 december
Manusstopp nästa Skeppsorter	1 februari
Ostkustens Backlag	22 februari
Ostkustens Backlag	22 mars
Tall Ships Races	
Antwerpen	10-13 juli
Aalborg	21-24 juli
Kristiansand	29 juli – 1 augusti
Hartlepool	7-10 augusti
Sail Amsterdam	19-23 augusti
Sail Bremerhaven	25-29 augusti



## FLAGGAN I TOPP

### December

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

### Januari

1 Pelle Brandt	70	O
7 Sven-Erik Sandell	70	S
20 Bo Langley	80	V
31 Gunnar Bengtsson	85	O

### Februari

10 Magnus Crutebo	65	O
12 Peter Kaaling	65	V
13 Arne Nilson	90	O
14 Leif Bjurstroem	75	S
18 Lennart Salvén	75	V

### Mars

1 Tom Sjöholm	70	S
2 Lennart Kleberg	80	O
11 Edward E:son Mauroy	85	O
24 Per-Olov Moen	70	V
26 Leif Ferngren	65	O
27 Anders Lennvi	80	V

## 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 kalender 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 pelle-brandt@bredband.net
Sydkusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 245 <sup>9tr</sup> 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	60:-
Slipshållare	60:-
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.

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