



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 78	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Lars Bergman Sven Dagberg Sture Nachtweij	Sten Gattberg	2010

## ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Samtliga Gastar med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring lördagen *den 1:a maj 2010 kl 1200* på Rydbergsgastarnas traditionella mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Efter mönstringen förflyttar vi oss till Stöttboden på Beckholmen för lunch och samkväm. Före lunchen håller Gastarna sitt formella årsmöte medan gästerna samlas med en sherry.

Priset för lunchen är 225 kr/person.

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

**Den som vill vara med på lunchen måste**

- göra en bindande anmälan senast måndagen den 26 april till Bo Johansson 08-730 48 67 alt 070-558 33 61 eller per e-post bobibobi@bredband.net
- och samtidigt betala in avgiften 225 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

*Sten Gattberg*

## NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade år 1960 till Jubelgastar.

Harald Abramson	<i>Flying Clipper</i>	O
Anders Atterberg	<i>Gladan</i>	O
Lars Johnson	<i>Gladan</i>	O
Håkan Lellky	<i>Gladan</i>	O
Lars U:son Lundberg	<i>Albatross</i>	O
Bengt Oscarius	<i>Gladan</i>	O
Thorbjörn Roupé	<i>Gladan</i>	O
Joakim Weyde	<i>Gladan</i>	O
Per Renlund	<i>Gladan</i>	S
Hans-Anker Ferm	<i>Gladan</i>	V
Jan Ifwarsson	<i>Albatross</i>	V
Peder Jennerholm	<i>Gladan</i>	V

Finns Gast som seglat före 1960 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.

## KAPTEN HAR ORDET

Vårdagjämningen har passerat och – faktiskt snön smälter! Isen som legat långt ner i Östersjön, och längre än på många år, börjar ruttna.

Den 1 maj är dagen då vi samlas på Alberget, där många av den Praktiska Sjömansskolans elever mönstrat på för sommarens seglation med Stiftelsens skepp. För oss Gastar blir det den 81:a Års-mönstringen.

Om vintersegling i våra farvatten inte är aktuell, så fick vi en utmärkt skildring av Gasten, sjökaptenen och överstyrman på *Christian Radich*, Bengt Malm. Han har under vintern seglat i farvattnen kring Kanarieöarna, där också *Gladan* har seglat med både kadetter och elever från Törnströmska Gymnasiet i Karlskrona. Vid Backlagsträffen den 22 mars, inbjöd han Gastarna till visning ombord i *Christian Radich* under kommande **besök den 17 april** i Stockholm – om isen släppt. Närmare tidpunkt kommer när besöksprogrammet är klart.

*Gunilla* har lagt om rutten något och seglar nu med fem elevomgångar. Även *Älva*, Marina Läroverket i Stocksund, seglar i varmare vatten, med elever på marinbiologisk linje.

Programmet för Tall Ships' Races 2010 i vårt när-område startar i Antwerpen 10 – 13 juli och första etappen går till Aalborg. Cruise-in-Company går 24 juli till Kristiansand och därifrån seglar man den andra etappen till Hartlepool den 1 augusti. Under seglingen till Kristiansand kommer svenska kommuner på västkusten att bjuda in skolskeppen till besök.

2011 kommer att ha Halmstad som slutlig målhamn den 5 – 8 augusti. Redan nu är planeringen

igång och förbindelseofficerare efterfrågas. Sail Training International bedömer att omkring 100 skolskepp kommer att delta. Intresserade kan anmäla sig till Kjell Jönsson med e-postadress kjellgudd@gmail.com

**Väl mött till traditionell mönstring på Alberget den 1 maj kl 1200.**

*Sten Gattberg*

## CONCORDIA FÖRLIST



Det Barbadosregistrerade men Kanadabaserade skonertskeppet *Concordia* förliste på eftermiddagen den 17 februari ca 300 sjömil sydost om Rio under resa mellan Recife och Montevideo. Alla 64 ombordvarande, varav 48 elever, räddades.

I en intervju med befälhavaren, Bill Curry, i CBC radio one uppger denne att det vid tillfället blåste mellan 16 och 18 knop och en plötslig by, troligen en så kallad *microburst* (kall luft "ramlar" nedåt mot havsytan med stor hastighet och sprids sedan åt alla håll) överraskade fartyget varvid detta slogs ned till omkring 100° slagsida på 15 sekunder och blev kvar i detta läge. Radioutrustning avsedd att medtagas vid fartygets övergivande kunde inte komma åt p.g.a. slagsidan så det var endast genom EPIRB som nödsignalering aktiverades. *Concordia* hade livflottekapacitet för 138 personer och hälften av denna låg i lovart och kunde användas. Samtliga ombord kunde evakueras till flottarna och efter ca 40 timmar i dessa kunde besättningen räddas av tillskyndande handelsfartyg. Intervjuaren ställde tyvärr inga frågor om vattentäta luckor och dörrars lägen, tankstatus, segelsättning, etc.

Många motsägelsefulla uppgifter har förekommit i pressen och vi får väl hoppas att en haveriutredning så småningom klargör de närmare omständigheterna kring förlisningen.

*Concordia* byggdes i Stettin 1992, var 57,5m lång över allt, 9,4m bred och hade ett bruttotonnage på 413. Total segelarea strax under 1000m<sup>2</sup>. Fartyget ägdes av Class Afloat i Lunenburg, Nova Scotia.

## OSTKUSTENS BACKLAG

Vid träffen den 22 februari fick vi ett utomordentligt föredrag om det senaste Volvo Ocean Race av Mange Olsson.

Mange är nog en av världens bästa oceankappsegelare med ett flertal Whitbread och Volvo Ocean Race i sin ficka. Jag tror inte att jag träffat på en så helgjuten positiv människa. Det finns nog inte så många bilder på Mange där mungiporna är under horisontallinjen.

På ett entusiastiskt sätt berättade Mange om med- och motgångar. Vad sägs om att få stora delamineringar i skrovet och söka nödhamn för reparation. En ny bit tillverkas i Europa och flygs till båten där reparatörerna väntar. Efter dygnetruntarbete blir båten klar och sjösätts samt seglar till starten i Kina. Dit anländer man timmar efter att starten gått. In i hamn och bunkrar samt ut på banan igen. Nu börjar ett race till Rio som dom vinner.

Summan av detta blir att Manges båt blir 2:a totalt medan den andra Ericssonsbåten vinner. Det var en mycket lyckad kväll. Tack Mange!

Den 22 mars fick vi höra Bengt Malm tala kring frågan vad vi har för utbildning för de som är intresserade av att söka sin utkomst inom sjöfarten. Medan Norge sedan flera år lagt ner sina sjömansskolor och de tre råriggade stiftelseägda skeppen försöker och till del lyckas sälja sina tjänster så har vi i Sverige fått ett flertal gymnasier som dels bedriver utbildning för sjömän men också gör det inom marinbiologiområdet. Kvällen blev mycket intressant inte minst tack vare den eminente talaren. Dessutom var det närvarorekord under min tid som backlagsförmän: 31 st. Tack Bengt!

Vid knapparna

*Pelle*



*Christian Radich, där Bengt Malm seglar överstyrman*

## UPPROP

Mejlade Sten, för att höra om Rydbergsgästarna har uppgift på dem som seglat på *Flying Clipper* somrarna 1959-1963. Och hej och hå är jag shanghaiad ombord! Som nybliven medlem startar jag med ett **Upprop**: Finns intresse för en träff / samling nu ~50 år senare? I så fall hör av dig. Jag behöver namn, adresser mm.

/ Peter Westregård, 0762 13 72 40,  
jpwestregard@hotmail.com



*Första kvarteret 1963 ( Det var då jag fick smak för dagvakten ) Foto : Göran Garmer*

## FYRMASTBARKEN PÅ DVD

En DVD "Med skolskeppet *Abraham Rydberg* 1935-36" finns nu i Gästarnas ägo. Svartvit stumfilm med texter mellan avsnitten. Totalt 97 min speltid. Lämplig som "bakgrund" vid diverse evenemang, i längsta laget för att visa på ett backlag. Innehåll: GÖTEBORG TILL WALLAROO Australien 28 augusti - 4 december 1935: Utbogsring till Rivöfjorden, ankaret spelas, Biscayabukten, söndagsinspektion, middagshöjden tages, löparnisse, kung Neptunus med hov, linjedop, helbild fyrmastat segelfartyg, livbåtsmanöver, sjömansarbeten, grisslakt, "The Roaring Forties", ballastlossning, vetesäckar lastas ombord i Wallaro, rodd. AVSEGLING FRÅN WALLAROO nyårsdagen 1936: Livbåtsmanöver, grisslakt, utspisning på däck, hajfiske,, sjögång utanför Godahoppudden, skörat kryssbramsegel slås ifrån, vändning genom vind, styv kuling, sjöar på däck, segelmakeri med fock, donkeymans fartygsmodell, klädtvätt under Doldrums, Sargassospelen, balans med vattenbalja, kappätning av smörgås, kungsridning, dragkamp, skiftning av passadseglen, galjonsfiguren Sara putsas och målas, wiresplitsning, skador efter kollision med ångaren *Koranton* i Engelska kanalen den 10 maj 1936, bogsering, ankomst till London den 14 maj, reparationer i docka i Blyth, till sjöss igen, mr King Page från Lloyds till rors, seglen slås ifrån utanför Vinga, ankaret faller, livbåtsstävling i Göteborgs hamn.

## AKTUELLT OM FLYING CLIPPER / SUNBEAM

För någon vecka sedan fick jag besked om att någon från Sverige varit i kontakt med Grekiska Marinen och därvid fått uppgift om att renoveringen av *Flying/Sunbeam/Eugenios* var på gång. Detta stämmer dåligt med den information vi fått under de senaste åren från vår kontaktperson på varvet varför jag sände honom ett e-mail. Han bekräftade vad vi redan vet: Ingenting har hänt med fartyget sedan hon gick i sjön januari 2008. Grekiska Marinens officiella ståndpunkt är att hon är under konvertering till museum. Denna ståndpunkt upprätthålles mot bättre vetande. Det finns inga pengar till restaurering, allra minst nu när grekiska staten närmar sig ett finansiellt sammanbrott.

Information är bra när den är bekräftad, obekräftad leder den till ryktesspridning. Vår kontaktman har sänt ett 20-tal fotografier tagna nu i senare halvan av mars. Fartyget ser bedrövligt ut. Den gamla midskeppsbyggnaden har blivit en inbyggd brygga, däcken har ingen klädnad, *Flying Clippers* akterbygga är borta likaså nedgångskappen akter om fockmasten till kvarterschefshytterna. Inuti är hon fortfarande ett tomt skal. Den nya byggnaden är nedsänkt i pentrydelen av byssan med en halvtrappa ner till huvuddäck ungefär där passagen mellan pentry och byssa en gång fanns.

Man har som jag skrev i Skeppsorder 2/2009 inte ens råd att masta henne. Vem vågar längre tro att hon någonsin blir presentabel? Kanske är det läge för oss att köpa loss henne? Tidigare har Grekiska Marinen kategoriskt vägrat att sälja henne med hänvisning till att hon en gång inköptes till Grekland genom en donation från Eugenios Eugenidis stiftelse. Kunde Rydbergsstiftelsen en gång sälja henne kanske Eugenidisstiftelsen kan tänkas ge Grekiska Marinen klartecken till försäljning. Men med tanke på att grekerna hållit hårt i henne trots mer än 30 års förfall får man väl säga som Relling: Fan tro't.

**Tom Sjöholm**  
*Flying Clippers Riobesättning*



*Eugenios Eugenidis ex Flying Clipper ex Sunbeam ex Sunbeam II, byggd 1929 i Dumbarton. Foto i mars 2010*



*Eugenios Eugenidis, nya bryggan*



*Akterdäck*

*Nedanstående berättelse av Hjalmar Dahlström, under många år befälhavare i fyrmastbarken C.B.Pedersen, är hämtad ur tidskriften Segel och Motor, nummer 3 1936.*

## När det hängde på håret

Det var för en del år sedan. Barkskeppet *C.B.Pedersen* hade efter en längre uppläggningsfärd fått order att segla i ballast till Taltal i Chile för att lasta salpeter. Med 1400 ton ballast och en ny besättning, som inte var nämnvärt torr bakom öronen, men i övrigt i bästa sjövärdiga skick seglade vi en julidag från Swansea i Bristolkanalen.

Att det inte var något konvalescentjobb som hägrade framför de unga sjömansfröna ombord, det hade vilken gammal segelsjöman som helst kunnat tala om. Vi skulle ta skutan runt Kap Horn ballastad och midvinters. Hon skulle nödvändigtvis utsättas för en lång rad av de vidrigheter, som äro förknippade med en dylik resa runt ”this most abominable, inhospital, godforsaken and of every sailor well-cursed extremity of the Tierra del Fuego”, som en gammal engelsk författare och segelskeppsveteran beskriver Hornet.

Men resans början var ljuvlig nog. Visserligen ställde en trolös bogservvåt till en del extra besvär för oss – bogserbåten hade kontrakterat att draga oss ut gott klara till lovart om Lundy Island men hamnade i stället långt i lä om ön. Där lade den helt sonika av kabeln och lämnade oss åt vårt öde, 4 distansminuter sydost om Smalls fyr. Det blev ett väldigt snärj att i en hast få tillräckligt segel på henne och samtidigt hala in den tunga bogsertrossen, men som den nya besättningen ersatte i villighet vad den saknade i erfarenhet, gick det fint, och snart hade vi henne i vår hand i den tilltagande sydvästliga kulingen. Sedan fick vi ligga med små slag mellan Lundy och Smalls hela eftermiddagen och natten.

Men framåt morgonen skrotade vinden till nordväst. Vi klädde på henne alla klutar hon hade och lade kusten bakom oss med styva elva knops fart. Vinden stod frisk och god, och vi nådde snart passaden, där vi på övligt sätt klädde oss billigt i bara solbrännan. Vår tösabit visade sitt italienska temperament – *C.B.Pedersen* är nämligen byggd i Italien – och vid Madeira seglade vi om fyrmastade barkskeppet *Bellands* samt femmastade jackassbarken *Werner Vinnen*. Hon svepte förbi dem som en äkta signorita och hade snart lämnat dem under horisonten akterut.

I stiltjebältet under linjen stördes fisket på haj och boniter av de tropiska byarna, vilka denna resa voro ovanligt många och krångliga och med en myckenhet sydligt i sig, som satte fartyget alltför mycket västvert. Vi tvingades helt in under brasili-

anska kusten och måste två gånger vända i otrevlig närhet av de fruktade Abrolhos (”öppna ögonen”), men till sist fångade vi dock sydostpassaden, då vi redan nästan voro ur dess område.

På höjden av La Plata fick vi ett par våldsamma sydvästliga skrålhalsar, men skutan red ut dem som en ängel. I öppet strömfritt vatten blir sjön vanligen så lång att den är jämförelsevis lätt att rida. Men när stark ström sätter mot hård vind eller storm, reser sig sjön som husväggar, och det var på det viset det kom att hänga på ett hår för tösen.

Vi hade kommit så långt som till höjden av Maghellans Sund. Det hade blåst hårt ett par dygn under Patagoniens kust, och vi hade bakom oss vakt-distanser på 60 och 61 mil (på fyra timmar alltså). Cap Virgines hade vi lämnat akterut, och vi närmade oss nu Strait le Maire.

Vinden hade ökat till hård nordlig storm med regnbyar som kom farande vågräta och häftiga. Jag stod och övervägde, om jag skulle lägga henne bi för natten eller ta chansen och fortsätta. Vinden var den bästa tänkbara – stormen tjöt på ett stadigt envetet sätt, som tycktes säga att han ämnade stan-na nordlig och inte ta sig till några dumheter. Motigheterna uppe i stiltjebältet sutto kvar i minnet, och vi voro på god väg att taga in förseningen, så att frestelsen var stor att bränna på och låta henne löpa.

Men Strait le Maire är känt och erkänt som ett av de farligaste ställena på jorden, som segelfartyg haft att befara, och kan närmast jämföras med Pentland Firth norr om Skottland. Strait le Maire är ett sund mellan Staten Island och Eldslandet. Tidvattensströmmarna äro oerhört starka här, och när ström och vind mötas, gör sjön sundet närmast onavigabelt. Stränderna på bägge sidor av sundet utgöras av otillgängliga och lodrätt stupande, höga berg. Ett fartyg som vräks på land här är absolut tillspillogivet, och skulle det lyckas någon skeppsbruten att levande kravla sig upp på klipporna, finns det ändå inget hopp att livnära sig eller komma till bebodda trakter. Kusten är fullkomligt öde och död.

Jag stod och funderade och vägde mellan att segla nu eller lägga bi tills morgonen. Och stirrade efter de tre kullarna Tres Hermanos, vilka utgöra det bästa landkänningsmärket man kan få där nere. Om man bara kunde få syn på kullarna innan mörkret satte in, så att man kunde få en säker bär-ring på sundet – jag beslöt att ge henne vad hon tålde och segla hårt i förhoppning att få en landkänning innan mörkret.

Regnet öste i floder och svepte vågrätt efter sidor och däck, och storm och sjö väsnades som ett tåg i full fart genom en tunnel. Men vi klädde på skutan

tills hon sade ifrån att hon fått nog, och med sina modiga 14 knop rök vårt skepp in mot kusten.

Emellan byarna var sikten ganska god, och jag hoppades få se en skymt av Tres Hermanos i tid, så att vi inte skulle behöva slå oss ut igen och ligga bi. Och flickebarnet visste, vad vi väntade av henne och seglade ikapp med mörkret. Just när jag trodde jag skulle få ge upp, siktade vi de tre kullarna och strax efteråt udden som så att säga bildar norra

porten till sundet. Vi hunno just med att ta bäringar, innan föremålen skymdes av mörkret och regnet, som här nära kusten blev än intensivare.

Allt eftersom vi närmade oss sundet blev sjön krabbare och våldsammare, och det blev praktiskt taget omöjligt att med den segelmassa, vi förde, hålla fartyget på kurs, varför en del segel bärgades. Det hjälpte – för ögonblicket.



När vi kom närmare, kunde vi åter skymta den förutnämnda udden som en mörk kontur. Den hade nu dragit sig tvärs. Sjön hade blivit otäckt stor och överbrytande. Däcken fylldes trots att skutan var ballastad, och timmermannen slet som en slav för att säkra luckorna.

Under tiden hade det blivit bälgmörkt. Regnet piskade pytsvis ned och halvt förblindade oss. Hela rodret var långa stunder ur vattnet, och vi hade stor möda att hålla kursen.

Det var en vild segling. Rätt var det var vräktes fartyget tvärs, och några kraftiga sjöar gick över henne. Efter en stund lyckades vi få henne på kurs igen och hade rodret i vatten några minuter. Men så lyftes hon ur vattnet med akterskeppet igen och skenade iväg åt babord i stället. Hon blev liggande halvkantrad, och sjön gick svart och vit över lovartsrelingen. Det värsta var att vi i mörkret inte kunde se hur långt ifrån land vi var. Vi måste få

hennes på kurs igen, och när det inte gick på annat sätt, måste vi hjälpa henne med segel. När ordern kom att kapa bort kryssundermarsseglet och sätta fock och förövermarsseglet, rann folket till väders som apor. Krysstumpen stacks ifrån och försvann som ett skott i mörkret, och med mera segel föröver fick vi fall på henne igen. Hon styrde något snär skapligt nu fast rodret fortfarande ibland gick över vattnet.

Hittills hade vi ju i alla fall kunnat segla.

Men nu dog plötsligt vinden ut. Stormen lade sig som om man skjutit hål i en ballong, och vi på poopen tittade på varann och visste vad vi tänkte på. Skulle strömmen sätta oss på land i den lätta brisen?

Det blev alle man på däck för att sätta segel. Och segel sattes med en fart som sällan förr på C.B.Pedersen. Vi gav henne allt hon hade, och i den vind som var gjorde hon några knop. Men var

det tillräckligt att hålla strömmen med? Vi tvivlade starkt på den saken. Och hur långt var det till land?

Djuplodet gjordes klart, försågs med talg och kastades. 75 famnar visade skalan, och botten – ja vad tror ni? – i lodtalggen satt en delikat gren av skär ädelkorall. Skepparn och förste-styret fick en bit var som minne av en händelsefylld natt. Som förresten ej var över än, och som skulle bjuda på värre än vi varit med om dittills.

Vi hade kommit ur själva sundet och lågo söder om Staten Island. Trots att skutan visade all duk hon hade och i själva verket inte gjorde så dålig fart, var strömmen starkare och sakta men säkert sattes vi tillbaka mot de svarta klippmassiven, som nu i dagningen skymtade svarta på öns västända.

Klia masterna hjälpte inte, och vissla efter vind visade sig lika ineffektivt.

De tre mil som skilde oss från klipporna vid lodskottet krympte ihop till två och en halv, till två och till slut till en fattig mil, medan vinden dog ut alltmera. Det blev bättre och bättre sikt, vadan vi kunde fröjda oss åt anblicken av bergen på Staten Island medan avståndet minskades utan försökning. Att stå och se hur skutan sättes mot land i hög sjö – och sådant land sedan! – med slående, vindtomma segel, utan att kunna hindra det eller göra någonting, det tar på nerverna. Efteråt när faran är över, känner man sig smått skakis i knäveckan.

Då endast en halv mil återstod till land, och dånet från de skyhöga bränningarna överröstade allt annat ombord, började jag starkt fundera på att sätta ut båtarna och beordra folket att lämna fartyget. Men då det nu var kav stillt och det alltså inte borde bli så svårt att klara sig från land i båtarna, beslöt jag vänta i det längsta. Det kunde komma vind, eller strömmen kunde kantra, och man sluppe skammen att ha varit tvungen överge sitt fartyg. Att ankra hade varit omöjligt, ty djupet där vi var är bortåt trehundra meter ända in under klipporna.

Pojkarna kastade ängsliga blickar upp på poopen. De undrade väl vad som skulle ske, och sanningen att säga undrade jag det själv.

Och så ...

Styrman och jag tittade samtidigt på varandra. Var det inte en liten käre från ost?

Den var där. Och den friskade.

- Brassa bidevind för babords halsar! Och slå ifrån trasorna av krysstumpen och slå under en ny!

Det hade varit dödyst ombord en stund, och allt vi hade hört var det evinnerliga dånet från bränningarna som med varje minut blev starkare. Men

nu blev det liv och fart. Rackarna gnisslade, blocken knattrade, och glädjen över att äntligen kunna utträtta något utlöstes i en taktfast shanty.

De stora rårna svingades runt, seglen fylldes och skutan började skjuta fart genom vattnet. Ännu sackade vi med strömmen, men så småningom stannade land i samma läge. Och slutligen, långsamt, liksom efter en evighet började uddar och klippor att ändra bäring i rätt riktning. Med seglen fyllda och dragande i en ständigt friskande vind lyfte *C.B.Pedersen* på kjolarna och skenade iväg sydvart. Staten Island sjönk bortom norra horison-ten, och tankarna vändes mot Kap Horn i söder.

Men den gången hängde det verkligen på håret.

## RÅDIGT INGRIPANDE

Ur Blekingeposten 21 juli 1868:

**Grefve Axel de la Gardies** vackra villa Hamilton-house vid Helsingborg har nedbrunnit genom eldsvåda. Genom lika djerfva som ihärdiga ansträngningar lyckades man rädda det mesta och bästa af vapensamlingen, taflor, pretiosa och hela biblioteket; hvaremot linne, sängkläder och garderobssaker blefvo lågornas rof. De som vid bergningen gjorde bästa nytta var en båtbesättning, anförd af en löjtnant och en underofficer, som skickades iland från den på reddan liggande skeppsgossebriggen *Skirmer*. De små oförskräckta och viga pojkarne sprungo in i rummen i öfra våningen under det att elden härjade både öfver och under dem, och lyckades berga en mängd dyrbarheter. Skeppsgossarne manövrerade i rök och flammor såsom gällde det endast en vanlig skeppsmanöver. Olyckligtvis blef en av dem, Robert Brolund, 14 år gammal, son till afl. exsecutionsfogden Brolund i Carlskrona, illa skadad, då han i biblioteksrummet träffades af en nedrasande skorsten och måste afföras till sjukhuset, der han dock befinner sig utan fara.



*Skeppsgossebriggen Skirmer, byggd 1867, utrange-  
rad 1899. Längd 18,9m, bredd 6,3m, 80ton, 321m<sup>2</sup>.  
Besättning 54 man varav 48 skeppsgossar.*



## MED ABRAHAM RYDBERG SOMMAREN 1890

Av Alfred Lundberg

### Andra delen

De första veckorna på *Abraham Rydberg* stå livligast för mitt minne. Enskilda detaljer, som att vi pingstafton fingo övergiva sjömansarbetena för att räfsa trädgården fri från löv, att jag en dag jämte fyra andra pojkar sattes till att skrapa jollen inom-bords, att pojkarna latade sig och att styrman Rundgren blev arg, då arbetet icke var klart och frågade varför jag icke sett till att det blivit klart, och om jag tyckte att pojkarna latade sig. Det var en obehaglig situation för jag ville icke anmärka på mina kamrater. Jag fick därför taga emot en skopa ovet, men då styrman avlägsnade sig, förklarade pojkarna, att om jag sladdrat, skulle de nog ”märkt” mig, men nu ansåg de mig för en hygglig ”grabb” och skulle arbeta fortare. Båten blev färdig och jag slapp ytterligare obehag. Pingstafton skrudade vi oss i våra uniformer för att gå i land. Vi gingo ut på Djurgården till slätten och sågo på Kasperatern. Sedan strövade vi omkring, voro vid Bellmansro, dock utan att förtära någonting, därtill voro våra kassor för små, och strövade upp mot ett område, som man höll på att inhägnat. Vi upplystes om att det skulle bli ett museum och skulle kallas ”Skansen”. Då våra tillgångar icke tilläto oss, att deltaga i fröjderna på ”Gröna Lund”, då endast ett litet nöjesfält med två rader mitt emot varandra liggande byggnader, drogo vi oss ned till fartyget. Jag tror, men jag är icke säker på, att vi erhöilo extra förplägnad på kvällen, men jag minns att vi erhöilo ovet, för att vi icke gjort vederbörlig honnör för några av flottans underofficerare, som vi mött. Flottans officerare gjorde vi alltid honnör för, men ansågo oss icke skyldiga, att hälsa på underofficerare av manskapsklass. Vi kojade vid 10-tiden, men purrades redan 4 à 5 på morgonen på pingstdagen. En våldsam storm hade helt plötsligt blåst upp, och vi måste bemanna spelet, och sticka ut på ankartrossarna, sedan fingo vi lägga ut ett extra ankare. Vi kommo upp i underkläderna, det blåste och regnade våldsamt, så vi fingo en första känning av det angenäma sjölivet. På pingstdagsmorgonen sågo vi strax intill *Abraham Rydberg*, masten till en kutter, som kantrat under stormen.

Jag har ännu ett minne från dagarna i Stockholm. En kapten Rolla skulle gå upp i ballong, och släppa sig ned med fallskärm från ballongen. Vårt intresse och våra förväntningar voro högt spända, och vi vidtalade skepparna, så att dessa anhöllo hos chefen att få låna babordsbåten och jollen. Vi hoppades naturligtvis, att kapten Rolla skulle gå ned inom synhåll för de människomassor, som kantade Skeppsbron, så skedde emellertid icke. Vi sågo

uppstigningen men vi sågo icke då han kastade sig ut med fallskärmen. Han kom emellertid lyckligt ned.

Söndagarna i Stockholm tillbragte jag och en kamrat till mig, att bese livrustkammaren, då inrymd på Kungl. Slottet, och Nationalmuseum. Detta skedde efter anvisning av min kamrats morbror, som var kommandörkapten i Kgl. Flottan. En söndag läto jag och en kamrat fotografera oss av en s.k. kanonfotograf och korten finnas ännu i något av albumen. En annan söndag besökte jag och några kamrater Katolska Kyrkan, jag av verkligt intresse för att bese ceremonierna men ett par av mina kamrater voro där endast för att skoja. I början gick allt som det borde, men så blev tiden lång för ett par av pojkarna, och de blevo högljudda och störde andakten. Resultatet var att vi samtliga blevo utvisade, och hotade med anmälan till våra officerare.

Så småningom kommo allt flera pojkar och snart voro alla 67 eleverna anlända. Vi blevo mönstrade och i medio av juni, jag tror det var den 14:de förhalades vi ut på strömmen. Veckorna innan hade vi hållit på ombord med segelexercis. Omedelbart efter vi blivit förhalade på strömmen sattes segel och vår resa började. Den första tiden kryssade vi i skärgården under idelig segelexercis och med lektioner i styrning, men efter ett par veckor stucko vi ut i Östersjön. I skärgården visade sig *Abraham* som en god seglare, som ledigt seglade om de annars som mycket goda seglare ansedda rospiggarna. Under seglingen i öppna sjön seglade hon i hårt väder sämre, men med smul sjö och god bris kunde hon mäta sig med vilken annan seglare som helst. Då hon endast var på 144 ½ ton och ändå fullriggad med undersegel, enkla märsegel, enkla bramsegel och bovenbram, samt med ledsegelspiror, som tillät sättande av ledsegel, ansåg befälet, att omsorgen om eleverna krävde försiktighet vid segelföringen, varför i kvällningen bovenbram och ofta bramseglen beslogs.

Livet ombord präglades av en sträng disciplin, av mycket arbete och av mycket lite tillfälle till sömn eller vila. Vi voro indelade i vakter, från 12 till 4 på natten hundvakten, 4-8 dagvakten, 8-12 förmiddagsvakten, 12-4 middagsvakten. Vakten från 4 till 8 var, om jag icke missminner mig, delad i tvenne vakter. Vakten från 8 på kvällen till 12 på natten kallades första vakten. Som av vaktindelingen synes voro våra timmar för sömn mycket få på dygnet. I hamn var endast ankarvakt, varför vi andra fingo sova ostörda hela natten från kl. 8 på kvällen till 6 på morgonen. Kosten var enkel, men närande, fastän mera omväxling icke skadat. Frukosten var sill och potatis, the och knallar, middagen ärter och fläsk ena dagen, sluring och fläsk eller kött den andra. Kvällsvarden bestod av labs-

cous, the och knallar, socker erhöles var tionde dag, liksom en mindre portion smör, och det gällde att själv ransonera dessa födoämnen. Knallarna voro i början av resan bra, men senare, under de varma dagarna, ofta fyllda med maskar, så att man måste stöta dem i bordet för att få bort maskarna. Om söndagarna erhöles vi någon slags pudding till efterrätt, och fingo stundom fisk till förrätt.

Den minst omtyckta kommenderingen var som handräkning till kocken. Dels började kommenderingen redan kl. 5 f.m. och varade den ofta till kl. 9-10 på kvällen, dels var diskning och potatis-skalning något som ingen av oss tyckte om.



*Abraham Rydberg, byggd 1879; såld av Stiftelsen 1912, i fraktfart till 1930, sänkt som vågbrytare vid Hälsö varv i Bohuslän 1934 eller 1935.*

Östersjön bjöd i början på hårt väder, och många blevo sjösjuka, men sjösjukan botades snabbt, då ingen fick försumma sitt arbete. Efter några dagar fingo vi laber, god bris. Vi kryssade nu ett par veckor i Östersjön, varefter vi gingo in till Karlshamn och ankrade innanför det lilla fortet, i en vacker vik, där vi lågo väl skyddade för vind och sjö. Kommunikationen med staden uppehöles med båtarna. Vi hade en halv dags landpermission per vakt, och jag strövade omkring och förvånade mig över de branta gatorna, över att husen voro byggda av trä, och över att bergen lågo så nära stadens gator. En extra tur till staden fick jag göra, därför att styrman Lundgren skulle sättas i land med babordsbåten. Då skeppare Hedlund, den ordinarie befälhavaren var upptagen av något annat arbete eller permitterad, fick jag order att taga befälet i båten, under det vi lågo vid kajen i Karlshamn. Flera av besättningen var Stockholmsgrabbar, verkliga bråkstakar, så jag väntade mig en mindre angenäm eftermiddag, men disciplinen var redan ingrodd, och styrman Lundgrens hotelse, att han skulle taga hand om eventuella bråkstakar verkade så lugnande att vi tillbragte en lugn och trevlig eftermiddag, beskådade av många av det unga Karlshamn. Vi salade ihop så att vi fingo en bakelse per man, och 3 à 4 sockerdricka, som en av pojkarna sändes att hämta. Efter 3 à 4 timmars

bortvaro återkom styrman Lundgren och befallde att tre av pojkarna skulle gå upp i en närbelägen skeppshandel och där avhämta en del varor, som denne inköpt. Sedan dessa återkommit, rodde vi, med styrman rätt så glad och trevlig med i båten, tillbaka till *Abraham*.

Vi lämnade Karlshamn och styrde söderut i Östersjön. Dagarna gingo under segelexercis och andra arbeten ombord. Vi sågo konturerna av Bornholm, passerade Sandhammaren med dess två fyrar. Lågo och kryssade några dagar och passerade slutligen Falsterbo fyr och styrde upp i Sundet. Utanför Malmö fingo vi en liten bogserbåt, som drog oss in i hamnen, där vi förtöjdes vid den kajen, där alla koltomterna lågo. Lyckligtvis lågo få fartyg vid kajen och lossade, så att vi sluppo koldammet. Den ena dagen, jag tror det var en torsdag (vi lågo endast ett par dagar i Malmö) fick jag permission för att besöka mina släktingar i Lund och Eslöv. Jag skrudade mig i min bästa uniform, gick sedan skepparen granskat mig, in till kapten Silfversparre, och erhöles av mina, hos honom deponerade penningar, några kronor till resan. Det blev en misräkningens dag för mig. Då jag kom fram till Lund och sökte moster Anna, fick jag besked att hon och August voro i Malmö för att göra inköp- och då jag kom till farbror Lindeblads, voro såväl farbror Lindeblad och faster Karolina som far, Mellberg och Oskar och Olga jämte personalen på verkstaden resta till Bjerred för att bada. Jag gick ett par gånger på "Bullis" men såg inga bekanta, varför jag återvände till Malmö. Jag strövade lite upp och ned på gatorna, i hopp om att möta antingen moster Anna eller August. Jag såg icke till dem, men jag såg däremot en skylt i ett konditorifönster på Hamngatan, som livligt slog an på mig. På skylten stod "en portion glace med smultron – 25 öre". Jag stegade in, fick min portion glace, betalade och förtärde den. Men det var så gott, så efter en lite stund befann jag mig åter på konditoriet, och förtärde en ny glaceportion. Då jag emellertid för tredje gången infann mig på konditoriet och begärde glace, så fick jag den visserligen, men jag tyckte att serveringsflickorna tittade på mig, som om jag vore ett märkvärdigt djur, så därefter vågade jag mig icke vidare dit. Vi lågo ungefär tre dagar i Malmö, men någon ytterligare permission kunde jag icke få och telefon fanns på den tiden icke, så jag träffade icke någon av mina släktingar.

Efter avseglingen kryssade vi några dagar i Sundet. Vädet var vackert och vi sysselsattes med att lära oss splitsa och knopa, lägga plattning och sådant. Jag avskydde dessa lektioner, lärde mig aldrig, trots ovet och utskällning att göra en ordentlig splits. Däremot var jag livligt intresserad av kompassläsning, styrning, rodd och båtsegling. Sedan vi kajkat i Sundet några dagar, gingo vi in till Köpenhamn och förtöjde vid sidan av en dansk

övningsbrigg, vid Langelinie, en fredag, jag tror den 11 juli. Under lördagen var allmän putsning, däcken skrubbadas med pimpsten och vatten, tills de voro lika vita och fläckfria som ett bostadsgolv, mässingsräcket på förkant av halvdäck putsades, alla ändar skötos fint upp och folk var uppe till väders för att pressa samman bukterna i seglen och draga till sejsingarna. På kvällen fingo vi landpermission med varning för alla de frestelser och faror, som storstaden Köpenhamn var rik på. Vi träffade pojkar från den danska briggen, ungefär jämnåriga med oss, och kommo överens att hava sällskap med varandra under söndagen, då danskarna skulle visa oss Köpenhamn, ruinerna av Christiansborgs slott och Zoologisk Have.



*Danska flottans övningsbrigg Ørnen, byggd 1880 och utranserad 1908; "dengang det smukkeste skib i den danske Flaade". Med stor sannolikhet det fartyg som låg bredvid A.R. i Köpenhamn.*

Söndagen kom, jag fick order om att göra mig så fin som möjligt i min uniform, och därefter inställa mig hos chefen, kapten Silfversparre. Han meddelade mig att han utsett mig till ciceron för de svenska och danskar, som ville bese fartyget och tillade, att han gjort valet, därför, att jag föreföll mera allvarlig och städad, än de andra pojkarna, och att jag finge skaffa i styrmansmännen, som ersättning för den uteblivna permissionen.

Det var ganska många besökande, såväl svenskar, som danskar, som begagnade tillfället att bese skutan. Jag måste vara allestädes närvarande, förklara allt och svara på alla frågor. Avlägsnade sig en familj eller en hop besökande kommo andra i stället. Någon tid att skaffa blev det icke. Ett par av kamraterna kommo ombord och stucko till mig en apelsin. Det svåraste var att avböja den ersättning för visningen, som en del besökande ville lämna mig. Jag måste artigt göra honnör och avböja fastän jag själv mycket väl behövde penningarna. Kl. 8 e.m. var besökstiden slut och då fick jag av kocken en kopp the och några knallar, en dålig ersättning för den utlovade skaffningen för en utsvulten pojke.

Vi lämnade Köpenhamn en måndagsmorgon med frisk bris, så vi sköto god fart. Vi passerade ett par danska örlogsmän, ganska små barkriggade ånga-

re, som vi sänkte flaggan för. Vår kurs förde oss mellan danska landet och Hven, och jag undrade i mitt stilla sinne, om jag någonsin skulle få besöka ön, där Tycho Brahe hade haft sitt observatorium. Jag fick rortörn, och stod till rors då vi passerade Kronborg. Jag tyckte slottet var likt en sagoborg, och jag stod och drömde om huru Karl X Gustav från vallarna sett holländska flottan pressa sig in i sundet, tills ett hårt grepp om axeln och barsk maning att se upp hur jag styrde återförde mig till verkligheten. Vi hade haft bra väder och laber vind hittills, men fingo nu en hård körare från väster, så vi måste taga ned bramseglen, bottenreva märseglen och bärga underseglen. Skutan arbetade hårt och pressad som den var vältrade sjöarna in över lä reling. Det var svårt att röra sig på däck och mantåg sattes upp. Vinden mojnade efter några timmar och drog sig nordlig så vi måste skaka ut reven och sätta underseglen, och sjön jämnades ut.

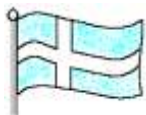
*Fortsättning följer*

## KALENDARIUM

Årsmönstring	1 maj
Beckbyxans dag	17 juli
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
Manusstopp nästa Skeppsorter	6 september
Skeppsholmsdagen	12 september
Ostkustens backlag	<b>prel. 3-5 oktober</b>
<b>(Åboresa planeras, mer info senare)</b>	
Ostkustens backlag	15 november



*Tyska barken Alexander von Humboldt förtöjer i Ponta Delgada, februari 2010.*



## FLAGGAN I TOPP

### Maj

5 Karl-Olof Hammarkvist	65	O
16 Helge Holmström	80	O
16 Edgar Nilsson	80	V
18 Sverker Olow	85	O
21 Lars-Göran Nyström	60	O
27 Lars Brundin	65	V
29 Åke Svedelius	95	O

### Juni

1 Lars-Olof Skoglund	85	S
3 Jan Horck	65	S
16 Åke Olsson	65	O

### Juli

7 Lennart Martinson	65	V
15 Erik Holmgren	65	O
31 Jan Bergendorf	60	S

### Augusti

9 Jonny Ekdahl	75	S
14 Paul Svensson	70	S
19 Conny Wallin	70	S
30 Lars Thomasson	75	O
31 Anders Hassling	80	V

### September

6 Einar Gunn	95	S
12 Jan Sandberg-Risbecker	75	O
25 Anders Timdahl	70	O
29 Anders Idre	75	O
30 Rolf Boberg	70	S

## MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senast Skeppsorder har följande Gastar inmönstrats:

**Olof Hermelin**, Danderyd Sunbeam 1948  
hermelin.virkvarn@tele2.se

**Werner Schubert**, Bålsta Atene 1980  
werner.schubert@telia.com

## 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 Befålet

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@pellebrandt.se
Sydskusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 2459tr 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

Standert	Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm		125:-
Blazermärke		100:-
Rydbergsknappen		100:-
Manschettknappar		125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>		60:-
Slipshållare		60:-
Vykort fyrmastbarken		5:- /st
Vykort skonert med kuvert		10:- /st
Vykort Sunbeam		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.