



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 82	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Lars Bergman	Sten Gattberg	2014

## ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

**S**amtliga Gastar med gäster kallas härmed till årsmönstring *torsdagen den 1:a maj 2014 kl 1200* på **Skeppsholmen** i Stockholm, vid *T/S Shamrock* som ligger vid Östra Brobänken (buss 65 från Centralen till Moderna museet/Arkitekturmuseet, alternativt till ändhållplatsen Kastellholmsbron).

Efter mönstringen förflyttar vi oss ombord för lunch. Före lunchen håller Gastarna sitt formella årsmöte i Årbo-den medan gästerna samlas med en sherry. Priset för lunchen är 300 kr/person. För deltagande i själva mönstringen på Skeppsholmen krävs ingen anmälan i förväg.

### Den som vill vara med på lunchen måste

- göra en bindande anmälan senast torsdagen den 24 april till Jaan Hansson 08-31 41 55 alt 070-549 8540 eller per e-post 021138772@telia.com
- och samtidigt betala in avgiften 300 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

*Sten Gattberg*

**OBS! OBS! OBS!**

**Mönstringsdags!** Den 1 maj samlas Gastarna för den 84:e gången. I år måste vi lämna Alberget och samlas i stället på **Skeppsholmen** vid *T/S Shamrock* för traditionell ceremoni med efterföljande lunch.

## NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade år 1964 till Jubelgastar.

Göran Granath	<i>Gladan</i>	O
Jan-Åke Jönsson	<i>Falken</i>	S
Bo Lindquist	<i>Albatross</i>	V

Finns Gast som seglat före 1964 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.

## FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV BESÄTTNINGENS INSTRUKTIONER

### Bakgrund

För att skapa en vidgad rekryteringsbas till Rydbergsgastarna, har Befälet vid Skeppsråd tagit fram förslag till ändrad lydelse av § 1 i Instruktioner för Besättningen Rydbergsgastarna.

### Nuvarande lydelse i § 1.1

”Besättningen Rydbergsgastarna är en den 1 maj 1929 grundad och den 1 maj 1932 stadfäst sammanslutning av personer, vilka praktiserat ombord i fartyg tillhörande Rydbergska Stiftelsens Praktiska Sjömansskola, här nedan benämnd Stiftelsen.

Även personer som praktiserat ombord på andra in- eller utländska segelskolfartyg med styrd utbildning har rätt att tillhöra Besättningen.

Besättningen utgöres av Befäl och Gastar.

Befälet har sitt säte i Stockholm.”

### Förslag till ny lydelse i § 1.1 andra stycket

Även personer som praktiserat ombord på andra in- eller utländska segelfartyg har rätt att tillhöra Besättningen.

### Befälets yttrande

Befälet söker öka rekryteringen och finner att antalet ”segelskolfartyg med styrd utbildning” är så ringa att det är svårt att mönstra nya Gastar. I dag kan till exempel inte *Briggen Tre Kronor af Stockholm* ge behörighet.

### Om ändring av Instruktionen

”§ 8 Befälet låter föredraga förslaget jämte eget yttrande. Bifalles förslaget med minst två tredjedelar av samtliga avgivna röster, är det antaget. Vinner förslaget inte bifall med sådan majoritet, är det förfallet.”

Kaptenen kommer att föredra frågan om ändring av Instruktionen vid mönstringen den 1 maj 2014.

## KAPTEN HAR ORDET

### **Gastar!**

*Skeppsorder* är länken som förenar Gastarna och är inne på sin 82:a årgång. Imponerande! Med fyra nummer per år är det en prestation av Redaktören/2.Styrman att skapa innehåll som Gastarna förhoppningsvis har glädje och nytta av.

Att *Skeppsorder* läses, har jag fått några tydliga och glädjande bevis på. I min inledning i nummer 1/2014 skriver jag om skonerternas vinterseglingar och några sommarseglingar med Rydbergselever. Jag har inte varit tillräckligt grundlig med faktauppgifter. Rätt skall vara att Rydbergselever 1953/54 mönstrade ombord i *Las Palmas* från *Älvsnabben*. Rydbergselever bemannade *Gladan* somrarna 1959, 1960 och 1961 vilket också tydligt framgår i *Skonertboken*. Rydbergska Stiftelsen har bidragit till fler Rydbergselever under åren, men då som enskilda elever. Stiftelsens stöd för skonerterna under några krisår kan inte förringas.

Ute på Atlanten bedriver våra seglande skolfartyg traditionell sjömanskapsutbildning.

*Gunilla*, som denna säsong seglar med fem elevomgångar, har varit i México och byter elever i Miami för att vara i hemmahamnen Öckerö lagom till midsommar.

*Älva* seglar i farvattnen runt Kanarieöarna och avslutar utbildningen i hemmahamnen Stocksund i början av juni.

*Gladan* har på nytt seglat över Atlanten till amerikanska ostkusten. *Gladan* seglar nu hemåt via Horta och Cherbourg. *Falken* rustar på Öckerö och möter *Gladan* utanför Karlskrona 27 maj. Visby besöks under Almedalsveckorna.

Årets Tall Ships' Races går i Nordsjön med start i holländska Harlingen den 6 juli mot målet i Fredrikstad. Därifrån är det Sail-in-Company till Bergen med start den 2 augusti med målgång i Esbjerg.

**Väl mött till traditionell mönstring på T/S Shamrock den 1 maj kl 1200.**

Sten Gattberg

## KALENDARIUM

Årsmönstring	1 maj
Manusstopp nästa Skeppsorter	29 augusti
Backlag ostkusten	13 oktober
Backlag ostkusten	8 december

## NAJADEN SÅLD TILL NORGE

Halmstads kommun har sålt *Najaden* till Seilskuteforeningen Øst i Viken. Ny hemmahamn blir ön Isegran vid Fredrikstad, dit hon skall föras i april.



*Najaden, 1923*

I Fredrikstad Blad kan följande läsas: ”Det var ikke smil, men brede glis, da skuteentusiastene på Isegran i går formiddag trommet sammen media for å orientere om nyheten.

– *Najaden*, som båten heter, er verdens nest minste bevarte fullrigger. Men noe som er spesielt med den, i motsetning til *Christian Radich* og *Sørlandet*, er at båten, som er bygd av furu på stålspanter, er en av tre komposittbygde fullriggere som fortsatt finnes, fortalte Alexander Hermansen.

– De to andre er *Cutty Sark* og *City of Adelaide*, opplyste han.

*Najaden* ble sjøsatt i 1897 ved Örlogsvarvet i Karlskrona, og ble brukt som skoleskip for den svenske marinen.

Etter krigen ble hun gitt til Halmstad kommune, og har der ligget ved kai som museumsfartøy. Etter hvert har kommunen følt båten som en belastning, og ønsket derfor å kvitte seg med den.

– De vurderte tre alternativer: Hugge den, gi den bort, eller forsøke å selge den. Vi var blant fire som la inn bud, og fikk den for symbolske 300.000 kro-

ner. I tillegg vil det komme kostnader med å slepe den til Fredrikstad, sier Hermansen, og legger til:

– Vårt bud var ikke det høyeste, men våre planer og miljøet her på Isegran, ble ansett som best for båtens fremtid.

Båten kjøpes og eies av Seilskuteforeningen Øst i Viken, mens det vil opprettes et driftsselskap, *Najaden Drift AS*, som vil ha det økonomiske ansvaret for den daglige driften.

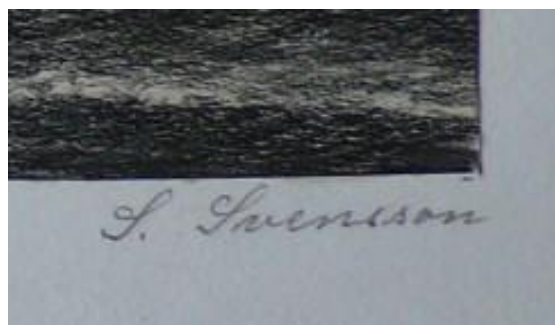
*Najaden* skal slepes fra Halmstad, og vil bli tatt i bruk som museumsbåt kort tid etter ankomst.

– På sikt er målet å få den seilklar, men før vi er der går det nok både tid og penger, opplyser Knut Sørensen, en av ildsjelene på Isegran.”

## VILKEN KONSTNÄR?



Rydbergsgasten Kjell Holmberg i Malmö undrar över ursprunget till ovanstående originalteckning av *C.B. Pedersen*. Tekniken är blandteknik, använda material är blyerts, svartkrita samt tuschlavering. Teckningen hittades i ett soprum i Malmö. Tavlan är signerad ”S. Svensson” och signaturen är skriven a tergo, alltså inte på själva teckningen utan på pappret som bilden är klistrad på.





Skolskeppet Danmark upplagd i Lissabon, februari 2014. Hon kom dit i slutet av september. I mitten av mars beräknas hon avsegla mot Madeira, Brasilien, Azorerna och tillbaka till Danmark i början av sommaren.

## NOBELCENTRUM

Den ideella föreningen Stockholms Sjögård, som Besättningen Rydbergsgastarna tillhör, har till uppgift att utveckla det maritima kulturarvet i Stockholms inre vatten. I dess medlemsblad *Hamnkvarternsnytt* står följande att läsa:

”Vi har starkt engagerat sig i frågan om ett Nobelcentrum på Blasieholmen. Vi säger ja till ett Nobelcentrum i Stockholm men det får inte vara på bekostnad av vårt maritima arv.

Nu hotas nämligen en del av vårt maritima kulturarv. Nobelstiftelsen vill etablera sig på Blasieholmen bakom Nationalmuseum där det finns en mindre park. Man vill med stöd från Stockholms stad bygga ett Nobelcentrum på denna plats. Tre förslag återstår av elva inlämnade förslag. Alla är mycket stora och kommer att ta bort vackra vyer från Strandvägen, Skeppsholmen, Gamla Stan och Galärvarvet. Omistliga byggnader som det gamla tullhuset ska rivas. I april tar man ställning till fortsättningen. Blasieholmen var Flottans Skeppsgård. Där byggdes bl.a. Regalskeppet *Vasa*. På Blasieholmen finns idag maritim verksamhet: Kamratföreningen Flottans Män, Kungl. Örlogsmannasällskapet samt Drottning Victorias Örlogshem ligger

alla på Teatergatan. Vid kajerna bakom Nationalmuseum är det alltid en febril verksamhet med underhåll och reparationer. Där finns också djurgårdsfärjornas natthamn. Alla verksamheter som är måsten i Stockholm som sjöstad. Den maritima verksamheten är väl värd att kunna beses av förbipasserande.”

## LANCING

Sommaren 2013 var fantastisk. Jag befann mig i Stockholms mellersta skärgård, närmare bestämt förtöjd vid Flottans mäns ö Stora Tratten. Från Stora Tratten kan man åka med handlingsbåt till Ingmarsö, vilket jag gjorde när det var Ingmarsö-dagen.

Jag gick där och strosade i det vackra vädret när jag i ett marknadsstånd fick syn på ett foto föreställande ett fyrmastat fullriggat segelfartyg som hette *Lancing*. Det var ganska välbehållet och i färg. Jag frågade vad fotot kostade: en hundring sa han, femtio sa jag och fick det.

Jag kände till fartyget och tänkte att det skulle kunna pryda någon vägg. Så småningom såg jag att det i nedre högra hörnet stod ”C G Wallin 1958”. Konstigt, skulle hon seglat samtidigt som *Pamir*, som i och för sig förliste 1957 ... Detta måste undersökas. I *Longitude* nr 22 finns alla seglande 4- och 5-mastade råtaacklade segelfartyg beskrivna. Mycket riktigt, där fanns hon tillsammans med en lång artikel om hennes liv. Dock, i artikeln beskrevs hon som fyrmastad bark, men jag har ju ett foto som helt klart visar henne som fyrmastad fullriggare!

Så här var det. Hon byggdes som en fransk passage-rångare i Glasgow 1865 av Napier & Sons i Govan vid floden Clyde. Hon fick namnet *Péire*. Hennes franska ägare, Compagnie Générale Transatlantiques styrelseordförandes familj hette nämligen Péire. Hon byggdes i avsikt att ta upp kampen inom den betydelsefulla Atlantrafiken med passagerare, gods och post. Medtävlare var Cunard Lines *Persia*, *China* och *Scotia*.

Under provturen utanför Cherbourg nådde hon en fart av 15,3 knop men kunde inte riktigt mäta sig med de andra fartygen. Men hon var tydligen ett kraftfullt fartyg. 1869 råkade hon ut för en fruktansvärd storm och överlevde attacken av en jätteväg som beräknades ha varit på 700 ton och som slog in över det förliga däckshuset och lämnade spillror och förstörelse efter sig.

1873 moderniserades hennes maskineri, vilket visade sig minska kolförbrukningen med 21 %.

1881 utbröt brand ombord då hon befann sig nära hamnen i Tunis. För att skydda andra fartyg i närheten, sänktes hon av en örlogsmän med hjälp av en övningstorped. Hon bärgades snabbt och var snart i tjänst igen. När hon 1887 gick på grund nära S:t



Nazaire, beslöt redarna att skiljas från henne. Som hon låg såldes hon till A.E Kinneer Co i London.

Man började att ta ur maskineriet och efter krävande bärgningsarbeten bogserades hon till Blyth Drydock Co för att undergå konvertering. Arbetet tog sju månader och höll på att ruinera redarna.



Fuldriggeren „Lancing“ av Christiania. Eneret Mittel & Co.

Nu hade hon förvandlats till fymastaren *Lancing*. Hon hade fått tre nya master av stål och hennes tidigare fockmast fick bli jiggermast. Hon gjorde sig klart bättre som segelfartyg med sina smäckra linjer, dock var hennes bogspröt alldeles för kort. Hon förde endast två försegel.

Den femte mars 1889 seglade hon från London mot Australien med 1.800 ton cement. Hon nådde Melbourne på 108 dagar.

Så småningom, 1893, köptes hon av ett norskt rederi, Johan Bryde i Sandefjord. Efter en kortare sejour i Kanada övertogs hon åter av ett norskt rederi, J.Johanson Co.

Det finns mycket mer att läsa om detta, ett av världens snabbaste segelfartyg genom tiderna. Hon var ju också ett av världens längsta segelfartyg med sina 356 fot.

I slutet av 1924 såldes hon för upphuggning. Det sista beviset på hennes kvalitet var att hon som skrot inbringade priset 6.250 pund, endast 50 pund under det pris hon köptes för 1901!

Så kan det gå när man hittar ett gammalt foto av en fymastad fullriggare som beskrevs som fymastad bark.

*Bo Johansson  
1:e Styrman*

## SNAPSGLAS MED GRAVYR



Snapsglas graverad med föreningens eget märke. Rakt cylinderformat glas med tjock botten. Glasets totala rymd är 6 cl. Glasets totala höjd är 10,5 cm. Pris per glas är 90 kr. Beställning via 3:e Styrman / slabbkistan. E-mail: 021138772@telia.com.

## S/V ABRAHAM RYDBERG OCH HENNES SISTA ELEVKULL 1939-1941

Av Stig Swahn

### Tredje och avslutande delen



Resan över Nordatlanten mot ekvatorn och Sydamerika gick bra. Nordostpassaden blåste frisk och vi gjorde bra fart. Skrovet var för tvärt i undervattenskroppen för att tillnärmelsevis konkurrera med tidigare clippers. Te-clippers, den legendariska *Cutty Sark* t.ex. de byggdes och tacklades mest med tanke på långa distanser som till Fjärran Östern och Australien. *Abraham Rydberg* byggdes i Glasgow, Skottland 1892 och var närmast bestämd för de stora fiskebankarna kring Grönland och Stillhavskusten. Under våra lektionstimmar övade vi oss i morsering. Det kunde man inte få nog övning i. Vi fick också översätta certepartier från engelska till svenska. Det sägs att vår kanslissvenska är obegriplig för de allra flesta. Men denna kansliengelska! En britt får väl kanske något ut av det. Det är ju avfattat på hans modersmål. Men för oss svenskar. Vi tyckte vi var duktiga i engelska, om vi kunde beställa en öl på shappen i land. Men det visade sig emellertid att vi längre fram hade nytta av dessa lektioner. Det är inte bara knopar och segel utan en hel del juridik också.

Efter så där två månader till sjöss angjorde vi ett av världens vackraste hamninlopp, Rio de Janeiro. Staden, som aldrig sover, där den balanserar på Stenbockens vändkrets. Med andra ord södra vändkretsen på 23° sydlig latitud. På norra halvklotet ligger Kräftans vändkrets på 23° N. I augusti talar man om Kräftans vänkrets, när man sörplar i sig kräftor under ljumma månskensaftnar. Riobukten väntade oss med utsträckta armar från Kristusstatyn och med Sockertoppen som skarp relief mot den klara himlen. Bäddat för en grandios entré! Vi seglade in med fullt segelställ och ankrade upp efter alla konstens regler. Vilken spännande och vacker stad! Trottoarerna var lagda i stuck. Planteringar med palmer och prunkande blomsterarrangemang dämpade det skarpa solljuset. På nätterna lyste det rätt sparsamt från gatlyktor, som var utplacerade på

strategiska punkter. Så länge butiker och barer hade öppet, flödade ljuset lockande på köpsugna kunder. En specialitet bland souvenirerna var brickor och bord i cederträ med inlägg av fjärilsvingar och silhuetter av kända byggnader samt motiv från Brasilien. Vi gjorde utflykt till Kristusstatyn. Vilken koloss! För att inte tala om det hänförande panoramat över stad och land och hav. Vi smakade på bananerna, som växte utmed vägen. De var små, söta och smakar som bananer skall smaka. De vi får hemma är plockade omogna och mognar under transporten till Sverige. Tyvärr får de ej den fina arom som de man äter på platsen. Det var inte rätt årstid för den berömda karnevalen, men alla talade om den. Sjunger och musicerar. Man klär sig i fantasifulla dräkter. Åbäkar sig och går an. Efter tre dygns hålligång tar naturen ut sin rätt. Det som förut var fräscht, glatt och festligt, har verkligheten bytt till krank blekhet. Men på detta lever man i förväntan till nästa års jippon. Plagernas plage, Copacabana, är lika överväldigande som allt annat i Sydamerikas mest berömda stad. Någon kanske tycker att Buenos Aires i Argentina eller Valparaiso i Chile, smäller lika högt. Allt beror förstås på, hur och på vad sätt, man har upplevt berörda städer. Denna vackra medalj har, liksom alla andra, en tråkig fränsida. Slummen! För 50 år sedan var den visserligen inte så markant som idag. Den fanns där. Det laglösa våldet. Jag fick på nära håll höra om en privatbilist, som sträckte ut handen för att tillkännage att han skulle svänga åt sidan. På handens pekfinger blixtrade en klackring. En tonåring rusade fram för att dra av honom ringen. Den satt hårt. Ynglingen tog då fram en skarpslipad kniv och högg helt sonika av fingret, tog grannlåten och sprang sin väg. Numera har vi gudskelov blinkers på bilarna. Sannolikt inte som följd av denna incident. Litet fotboll spelade vi, som brukligt är, när fartyg ligger i hamn. Svenska Sjömanskyrkan, som är representerad i alla större hamnstäder, dit svenska fartyg regelmässigt är destinerade, ordnade begivenheter av olika slag. I stort följer de samma rutiner i vilken hamn man än kommer. Några gudstjänster bevittnar man högst sällan. Åtminstone inte när man är ung och nyfiken på livet i övrigt.

Vår kollast lossades rutinmässigt. Seglen bändes till rårna och fartyget gjordes klart för avsegling. Där var många som vinkade adjö på kajen med blå och gula dukar. Av någon anledning var där flickor, som såg ut att ha fått något i ögonen, att döma av att de litet i mjugg förde dukarna upp i ögonvrån, som för att torka bort något. Vi kom på kurs ut mot inloppet och ett blånande hav. Klippan Corcovado med sin skarpa siluett, Sockertoppen, liksom alla sjömans broder, "Limhamnsjesus", alias Kristusstatyn, tonade bort i fjärran mot nordost, alltmedan vi stävade mot Santos, Brasiliens stora utskeppningshamn av kaffe. Det profana öknamnet "Limhamnsjesus" emanerar från cementtransporterna Limhamn – Rio i början av 20-talet. Sockeln, som statyn står på, är gjuten av detta material. Distansmässigt var

resan till Santos förhållandevis kort. Efter några dygn till sjöss, ankrade vi upp utanför inloppet till Santos. Här rådde starka strömmar, så pass starka, att vi kom på drift och måste i all hast söka bogserhjälp för att förhålla till tryggare plats uppe på floden, inte långt från lastageplatserna. Eftersom det var långt lidet på året, förväntade man sig något svalare luft. Här befann vi oss precis på Stenbockens vändkrets, alltså mellan den tropiska och tempererade zonen. Ibland kunde det vara kvävande hett. På *Abraham Rydberg* var siesta ett okänt begrepp. Mellan klockan 12 och 16 var aktiviteterna ibland tämligen sparsamma. Några av eleverna hade fått med sig några souvenirer i form av gonokocker från det minnesvärda Rio. Sulfa och penicillin var inte så särskilt känt om ens upfunnet på den tiden. Läkarna hade dock gott grepp om dessa bakterier. Patienterna fick tabletter att svälja samt uppmanades att skyndsammast komma ombord och gå till kojs. De skulle få mycket hög feber inom kort. Verkligen! De yrade redan på landgången. 2:e styrman – läkaren – konstaterade en feber på 42°. Nästa dag var de så gott som feberfria. Minnena förbleknade och äventyren i Rio föll i glömska. Lite till mans tyckte vi nog att seglationstiden började dra ut på tiden. Under normala tider brukade en skolresa till Australien ta ca 11 månader. Vi var nu inne på vår 12:e månad och ingenting varslade om hemgång. Kriget i Europa rasade värre än någonsin. Enligt vad som sas. För oss var sådant så avlägset. Det, som egentligen oroade oss, var att våra föräldrar hemma i Sverige var oroliga för oss. Det var inget att göra åt det än att segla och hålla käften.

Vi tog full last av fodervaror den här gången också. Ungefär samma vi fick i BA första resan. Två brasilianska pojkar anställdes eftersom några av ursprungsbesättningen hade lämnat tidigare. Det blev i alla fall fyra händer till, som kunde hala och dra. De lärde sig ganska snart att styra. Efter en tid till sjöss var de inte så på hugget längre, som de var vid kaj i Santos. De vägrade till slut att gå till väders. Båsen tog fram en tumstock och mätte deras yttre mått. De undrade vad som skulle ske. Båsen ville bara få reda på, hur mycket segelduk det skulle gå åt när han sedan måste sy en påse åt dem var, när de skulle lämpas i sjön. När han så tog fram ett par rostiga och tunga schacklar, som skulle användas som tyngder för att få dem att sjunka fortare, fattade de vad som var på gång. De frågade förtvivlat varför. De, som inte ville gå till väders som alla andra, har vi inte mycket bruk för. – De blev som alla andra. – Resan upp mot ekvatorn gick sin gilla gång. Vår destination t.v. var Barbados för order. Spannmål av alla de slag var begärligt, inte minst i det neutrala Sverige. För och emot är frågor, som alltid bildas när något attraktivt är på gång. I synnerhet om det går att äta. Att ta hem ett segelfartyg genom ”spärren”, i synnerhet under den kalla årstiden, var inte att tänka på. I Bridgetown låg vi till ankars och hade det bra. En del reparationer utfördes. Skalkningsjärnen på lastluckorna byttes ut.

Mekanismen i styrmaskinsrummet fick en överhaling. Timmermannen var även smideskunnig. Stål- och metallbeslag byttes ut där så erfordrades. Bäst att ha fartyget ”styvt, tätt och starkt” som det står i certepartiet när vi kom upp i de hårda latituderna, 40° N och däromkring. Efter 14 dygns välmående, fick vi så till slut order att segla till Boston, Massachusetts. I farvattnen utanför Nova Scotia fick vi snöstorm och överisning. Extra besvärligt blev det, när gårdingar och brassar blev isbelagda. För att kunna minska segel, måste vi först knacka loss isen från den löpande riggen. Fick vi inte seglen bärgade och beslagna i tid, var det risk att dukarna skulle blåsa ur liken. Fingrarna blev styva som benpipor, när de blev direkt utsatta för den kalla vinden. Dessutom blev siktbarheten i det närmaste noll. ”Hese Fredrik” riggades till. En man fick veva så att luft rusade igenom tyfonen, som då avgav mist-signaler enligt reglementet: två ljud för babords halsar. Ett ljud för styrbords och tre ljud för vinden rätt akterifrån. I det kalla vädret räknades detta som ett fint jobb. Man höll sig varm utan att nämnvärt anstränga sig. Vi fick bättre väder och i slutet av januari angiorde vi Boston, ”The Hub”, som man kallar staden på lokal slang. Efter de sedvanliga klareringsbestyren låg vi sedan till ankars och väntade på lossningsbesked.

En kväll blev vi inbjudna till dans på Redcliff College, en flickskola där bara ”fint folks flickor” hade tillträde. Vad jag här menar med ”fint folk”, är de, vars förfäder kom över med *Mayflower* 1620 från England och som bostonborna själva är mycket stolta över. Till slut blev det så många, som påstod sig ha anor från dessa pilgrimer, att beskäftiga affärsmän byggde en ny skuta med modern inredning och moderna maskinerier med utrustning att sköta segel och navigation. Hon klassades som rent passagerarfartyg och döptes till *Mayflower II*. Numera är det bara ”fint folk” i ”The Hub”. Amerikanerna i Kalifornien rasar avundsjukt över detta nonsens.

På våren 1941 slutade min tid som ”apprentice” ombord i *Abraham Rydberg*. Jag mönstrade av under hennes liggetid i Boston och reste ner till Jacksonville i Florida, där jag mönstrade som lättmatros på göteborgsfartyget *Danaholm*. Fartyget var redan färdiglastat och sjöklart. Vi väntade på att få fri lejd av de båda krigförande, England och Tyskland. Tyskland gav omedelbart fri lejd. England drog ut på tiden. Lasten bestod av bomull i balar. Förutom till kläder kan bomull även användas till krut. Bomullskrut är en väl känd ingrediens inom vapenindustrin. Engelsmännen misstänkte på goda grunder krigskontraband. Därav dröjsmålet. En dag gick jag iland för att lära mig åka rullskridskor. Det räckte med en lektion. Jag blev icke fulllärd, ej heller uppmuntrad att fortsätta. Man kan känna sig gammal för mindre. Jacksonville och USA försvann så småningom bakom horisonten västerut. I Skagerack låg vi stilla under den mörka delen av dygnet. Med strålkastare lyste vi runt om på vattnet efter eventuella drivminor. Vi kom till

Torshavn på Färöarna för brittisk kontroll. Inga problem. På väg ut därifrån passerade vi ett annat lejdfartyg till ankars. En man ropade för full hals som en hälsning: ”Vi träffs på RÖVA”. Det är ett populärt öknamn på krogen Pustervikskällaren i Göteborg. Jag tyckte det var riktigt rörande att få höra dessa hemlandstoner – som från en annan värld. I Kristiansand kom norsk tullpolis och undersökte våra byråådor efter ofrankerad post, privata ofrankerade brev från USA f.v.b. Tur för oss att vi inget hade. Quislings hejdukar var inga man ville leka med. Vinga fyr välkomnade oss i april 1941. Alla blev lyckliga och glada utom den ”Gödda kalven!”

### Epilog

Abraham Rydberg såldes till Portugal där hon avmastades och slutligen kom att användas som pråm. Omkring 1942.



*Foz do Douro ex. Abraham Rydberg, 1953*

Enär ovanstående skildring endast är flyktiga hågkomster som skimrat förbi under skrivandets gång ber jag läsare ha överseende med att inga tekniska spetsfundigheter berörts i vidare utsträckning.

*Stig Swahn, Eremiten på Eremitaget*

## KUNDE SUNBEAM VÄNDA GENOM VIND?

Den 31 oktober 1949 mottog Stiftelsen en skrivelse från förste fartygsinspektören vid Statens fartygsinspektion i Göteborg, adresserad till *Sunbeams* befälhavare, med följande lydelse:

”Angående segelfartyget med hjälpmaskin *Sunbeam*, Stockholm

Vid en av mig verkställd undersökning har framkommit anledning befara, att ovannämnda fartyg ej kan vända genom vinden, då motorn ej är i gång.

För att fartyget skall kunna anses såsom segelfartyg med hjälpmaskin erfordras bl.a. att fartyget med avseende å rigg och segel m.m. är så beskaffat, att det på ett tillfredsställande sätt kan framdrivas och manövreras med segel såsom enda framdrivningsmedel, varvid är att beakta, att fartyget skall vara tillförsäkrat lagom stor lovgirighet och tillfredsställande förmåga att vända genom vinden, då framdrivningsmaskineriet ej är i gång.

Fartygets seglingsegenskaper kunna icke utrönas annat än under gång, och vill jag, med hänsyn till de skyldigheter som jämlikt 26§ sjölagen åvila Eder såsom befälhavare å fartyget, fästa Eder uppmärksamhet på angelägenheten av att Ni, när fartyget kommer till sjöss, förvissas Eder om att fartyget har sådana seglingsegenskaper, som enligt vad ovan sagts äro erforderliga för att fartyget skall kunna betraktas såsom sådant fartyg.

Skulle det vid verkställda prov visa sig, att fartyget icke har sådana seglingsegenskaper, att det kan vända genom vinden utan motorns hjälp, bör hamn snarast uppsökas och fartyget försättas i sjövärdigt skick före resans fortsättande.

Enligt verkställd undersökning är fartyget icke sjövärdigt såsom motorfartyg.

Göteborg den 31 oktober 1949  
Sten Sellström”

Skrivelsen skickades av direktionen vidare den 1 november till då hemmavarande sjökaptenen Sam Svensson med anhållan om ett uttalande. Svenssons svar löd:

”I anledning av brev från första fartygsinspektören Sten Sellström i Göteborg av den 31 sistlidne oktober rörande skolfartygets *Sunbeam* seglingsförmåga vill jag anföra följande.

*Sunbeam* har en längd i vattenlinjen av 45 meter och en bredd av 9 meter, varför hon enligt Kommerkollegiums kungörelse av den 21 juni 1934 skall ha minst 405 m<sup>2</sup> segel. Ytan av hennes undersegel och klyvare är omkring 900 m<sup>2</sup>, vilket är mer än dubbla den yta förordningen föreskriver. Ingen annan svensk motorseglare har ens tillnärmelsevis så mycket segel. Dessutom har *Sunbeam* på grund av sina skarpa linjer och att hon alltid seglar i ballast mindre deplacement än varje annan motorseglare av samma längd och bredd. Hon är konstruerad av en av världens främsta yachtkonstruktörer, G L Watson & Co, Greenock, och en blick på hennes ritningar eller på själva fartyget borde övertyga envar att hon är byggd för segling och kan segla.

I reserapport från London skrev undertecknad den 17 juli 1947 till Stiftelsen "...Stagvändningarna gå redan nu, så att vi våga visa dem, under det att våra första försök under norska vällen helst bör glöm-



mas.' Citatets sista del betyder att jag ej var nöjd med den brist på elegans, varmed vi stagvände första gångerna. Det var på *Sunbeams* första svenska resa, vi voro endast 24 timmar till sjöss, alla voro nya ombord och pojkar voro mycket ovana, - men vi stagvände dock.

I skeppsdagboken för samma resa finnes bland annat följande:

'Torsdagen den 21 augusti - - Vände gm vinden kl 0845.

Fredagen den 22 augusti - - Vände genom vinden kl 0300. - - 1400 Vände gm vinden och satte styrbords förliga båt i sjön. - - Vände igen 1430.

Lördagen den 23 augusti - - 0630 Vänt genom vinden.'

Detta var i Nordsjön under hemresan mot Göteborg.

Vid den uppvisning för intresserade, som ägde rum den 27 augusti 1947 vid hemkomsten efter första resan seglade *Sunbeam* med frisk nordvästlig bris några mil ut från Vinga, stagvände och styrde med lätta skot tillbaka in mot skärgården och fortsatte upp till Göteborg under maskin. Bland de inbjudna, ett 20-tal personer, kan nämnas: Gunnar Carlsson, rektor Nydell, ingenjör Kogge, kaptenerna Forsblad, Tamm och Wollter och redaktör Rinman samtliga från Göteborg samt kommandör Ulf och kapten Hallström. Envar av dessa torde kunna intyga med vilken lätthet *Sunbeam* då dansade runt genom vinden. Ingenjör Sellström har här flera tillfällen att hos utomstående söka ytterligare information i denna fråga.

Under 1948 års resa var *Sunbeam* till sjöss under enbart segel i 37 dagar 5 timmar. Hon seglade därvid omkring 3.500 nautiska mil med alla vindar från stiltje till halv storm. Ingen annan svensk motorsegelare torde kunna uppvisa en motsvarande sommarresa under segel.

Av ovanstående torde med önskvärd tydlighet framgå att de praktiska prov, som ingenjör Sellström efterlyser redan äro gjorda. Detta torde i och för sig vara alldeles självklart, då ingen kan tro att fartyget har seglat tre långa utbildningsresor utan att man vet hur det seglar, så att man måste börja med vändningsexperiment under den fjärde resan.

Beträffande lovgirigheten så fordrar *Sunbeam* likt alla segelfartyg något lovarts roder för att i stiltje och svag bris ligga till vinden under det att hon i hård bris är så lovgirig att man måste segla med lätt

skotad mesan. I rapport till Stiftelsen den 12 september 1947 berörde jag detta genom att skriva '- - i vanligt seglingsväder är det mycket lovgirigt, vilket alltid ökar med krängningen och farten.' Fartyget är i detta avseende väl balanserat och anledning synes ej föreligga att betvivla skickligheten hos hennes konstruktör.

I övrigt är det så att varje sjöman momentant skapar den extra lovgirighet, som ett fartyg behöver för att vända genom vinden. Vid första kommandoordet för vändningen firas försegelsskoten av eller kastas helt loss samtidigt som rodret lägges till lovning. Förseglen försvinna då som dragande segel, seglens tyngdpunkt flyttas akteröver och fartyget lovar snabbt till vinden. Denna vändningsteknik är lika gammal som själva stagvändningsförfarandet och användes alltid vid behov på världens bästa segelfartyg under förra seklet.

Sammanfattningsvis vill jag därför här påstå att *Sunbeam* kan på tillfredsställande sätt framdrivas och manövreras med seglen som enda framdrivningsmedel. Hon äger tillräcklig lovgirighet och tillfredsställande förmåga att stagvända samt har för segling lämpad form och erforderlig köl, allt enligt förordning och säkerligen i minst lika hög grad som varje annan motorsegelare. Detta grundar sig på ombord i *Sunbeam* empiriskt vunna rön. De motsäga till alla delar ingenjör Sellströms verkställda undersökningar men torde kunna bestyrkas av ovan nämnda utomstående personer och av fartygets skeppsdagbok. Stockholm den 3 november 1949.

Med utmärkt högaktning  
Sam Svensson'

Redan nästa dag, den 4 november, kommer från Stiftelsen följande tack:

'Broder,

Med dessa rader ville jag endast sända Dig ett personligt tack för Din beredvillighet att med så stor skyndsamhet tillmötesgå vår önskan om Ditt uttalande i anledning av fartygsinspektörens meddelande. Ditt på ingående personlig kännedom om fartyget grundade omdöme är för oss mycket värdefullt, och jag tillåter mig även komplimentera Dig för dess eleganta avfattning.

Din tillgivne  
G.Boös'

## ALBATROSS – ELEVFARTYG



Ett antal Gastar har börjat sin sjömansbana i fyrmastade slätskonaren *Albatross*, motorsegelfartyget, så en tillbakablick på utbildningen ombord kan ge en inblick i brytningstiden mellan segel och motordrift.

Erland von Hofsten, Rydbergsgast, sjökaptan och numera kofferdikaptan och Folke Havik, f d VD i Maskinbefälsförbundet har tipsat mig om *Albatross* som de seglat i.

Broströmkoncernen började 1938 att planera ett nytt skolfartyg för utbildning av sjöbefäl. 1941 lades beställning på Lindholmens varv. Vid dopet den 18 maj 1942 utbrast gudmor, fru kommerserådet Landberg: ”Ditt namn skall vara *Albatross*. Din uppgift skall bli att främja danandet av skickligt sjöbefäl till fromma för svensk sjöfart. Må lycka och framgång följa dig på fria hav”.

*Albatross* riggades med fock-, stor-, kryss- och mesanmast med trekantsegel på varje mast. En bredflock riggades på fockmasten och hon kunde föra tre försegel, totalt omkring 1 100 m<sup>2</sup>. En 8-cylinders diesel som utvecklade 560 IHK stöttade när vinden inte räckte till. På grund av kriget blev *Albatross* kvar vid kaj och inte förrän den 20 juni 1945 kunde hon sättas i fart med första elevkullen.

Det nya utbildningssystemet som Broström satsade på när andra världskriget stod för dörren, skulle visa sig få mycket stor betydelse för försörjningen av befäl till hela den svenska handelsflottan från slutet av 1940-talet och framåt. Av 700 examinerade Albatrosselever har över 500 blivit sjöbefäl. På *Albatross* utbildade man både fartygs- och maskinbefälselever.

Folke Havik seglade 1945 – 1947 och skriver i sina minnesanteckningar:

”*Albatross* tog 16 elever. Vi var fördelade på tre grupper med åtta på däck, fem i maskin och tre i byssan. Vi skiftade runt och arbetade i varje avdelning. Några sjukmönstringar gjorde att vi var decimerade mot slutet av 2-årssegelatsen. Fast anställt befäl svarade för verksamheten. Vi varvade teori

och praktik och det blev gott om tid för maskin- och däckunderhåll. Vi lärde oss splitsa, tagla, bänsla och hantera segelhandske, nål och tråd men även att kolvhala, slipa ventiler m.m.

I *Albatross* gick vi 4-5-6-timmars vakter, vilket innebar 10 respektive 14 timmars tjänst på två på varandra följande dygn. Det blev 12 timmars tjänst i snitt varje dygn, vardag som söndag.

I varje vaktörn på däck ingick tre obligatoriska delar: rortörn, utkik under mörker eller tjocka och visseltörn. Visseltörns uppgift var att omedelbart anmäla sig till styrman när denne blåste en signal i sin pipa. Det kunde gälla order till vaktan att sätta eller bärga segel, att styvhala eller dylikt. Vid två signaler gällde det endast vaktan men vid tre signaler gällde det ”all hands on deck” och då var något allvarligt var på gång.

Det var tjocka på förmiddagen den 18 december 1945 när *Albatross* lämnade Göteborg med styckegods för Santos och Buenos Aires på sin allra första oceanresa.

På julaftons morgon tvingade en ilsken sydväst oss att söka lä innanför Isle of Wight. Det var alldeles för vanskligt att fortsätta bland minorna i Engelska kanalen, speciellt nattetid.

Första mötet med Atlanten blev stormigt och många av oss elever önskade nog att vi valt en annan levnadsbana. Sjöarna vräkte in i brunnarna, bröts i kaskader av skum och forsade fräsande genom stormportarnas galler. Det dånade i riggen och *Albatross* satte med våldsam kraft och krängde 40° åt lä.

Betydligt angenämare blev det när Kap Finisterre tonade bort i diset akterut. Efter ett tag såg vi inte ett spår av den europeiska kusten. På alla håll hade vi en obruten horisont.



En morgon efter 38 dygn till sjöss lade vi till vid kaj i Santos i Brasilien – vi var i Sydamerika.

*Albatross* gick på en omväxlande trad. Ostgående låg hon i ”the roaring forties” – de rytande latituderna, på 40° S. Resan gick syd om Tristan da Cunha där vi fick kämpa mot storm och hagelbyar till Kapstaden.

På västgående från Sydafrika till Sydamerika hade vi last av bomull och styckegods, då kunde vi gotta oss i sydostpassadens jämna bris. Motorn var bara i gång när vinden mojnade eller bar emot.

En nattvakt i passaderna glömmar man aldrig. Mar-elden gnistrade i kölvattnet och efter delfinerna. Över riggen välver sig en sammetsblå himmelskupa med gnistrande stjärnor. Tumlare och delfiner trivdes i vårt sällskap och lekte runt bogen.

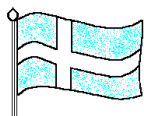
Efter 16 månader och 48 000 nautiska mil skymtade vi åter det svenska landet med Vinga fyr och Masthuggskyrkan. På Rivöfjorden gick den 16 meter långa ”hemlängtansvimpeln” upp i mesanmastens topp och blåste ut i hela sin längd, en meter för varje månad vi varit borta.

Så återstod bara för oss elever att ta adjö av varandra med den traditionella avskedshälsningen ’See you in Liverpool!’ ”

*Sten Gattberg*



*Brassarna halas ombord i Archibald Russel 1929*



## FLAGGAN I TOPP

### April

20 Hans Lennart Sjöberg	75	O
21 Håkan Walin	75	O

### Maj

3 Ingvar Bennmo	50	V
14 Torbjörn Bragderyd	60	O
24 Johan Öhlin	80	O

### Juni

23 Bengt Malm	70	O
---------------	----	---

### Juli

10 Gustav Samuelsson	95	V
12 Björn Ericson	60	O
28 Jan Svanström	70	O

### Augusti

9 Lennart Lundh	75	V
15 Staffan Wilske	85	V
26 Jan Engström	75	O

### September

4 Bengt Oscarius	70	O
17 Bengt Sundström	85	O
28 Lennart Magnusson	70	O

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

## E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och backlagsförmännens arbete med att skicka ut kallelser och andra meddelanden till Gastarna.

**Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com**

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Jaan Hansson	08-31 41 55 021138772@telia.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 92 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54 gafklint@msn.com
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39 lthoursie@gmail.com
Lättmatros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu

### 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	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Jaan Hansson Karlbergsvägen 70 A 113 35 Stockholm

### Aktuella priser i slabbkistan

Snapsglas	90:-
Standert	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:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

Bårtäcke (blått) med Besättningens emblem finns för utlåning. Kontakta 1:e Styrman.