



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 86	Redaktion	Ansvarig utgivare	Februari
Nr 1	Sven Dagberg	Sten Gattberg	2018

Kan ett fartyg bli för stort?

Professor Thore Hagman funderar hos Vestkustens Backlag

Engelska kanalen blev aldrig färdiggrävd

Ett byggnadsminne i norr!

De krossade Atlanten i en båt av skinn!

Var det irländska helgonet Sant Brendan den förste europén att sätta sin fot i Amerika.?



Dianas skatter

Inbringade stora pengar hos Christies

Skeppsorder Hittar du även på Rydbergsgastarnas hemsida

KAPTEN HAR ORDET

Det nya året inleds med några nyheter som förhoppningsvist ökar kontakten med och mellan Gastarna. Med en hemsida, som vi så många gånger talat om, kan vi hålla varandra uppdaterade mycket snabbare och enklare än på traditionella sätt. Vår hemsida, som nu finns tillgänglig, är under uppbyggnad och återfinns på adressen www.rydbergsgastarna.se

På hemsidan kan man finna utgivna nummer av Skeppsorder som komplement till pappersupplagan.

För att nå Besättningen Rydbergsgastarna och Skeppsrådet finns en egen adress [info\(at\)rydbergsgastarna.se](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se). När mailadressen skall skrivas ut ersätts (at) med @. Detta för att undvika att SPAM kommer in.

Besättningens uppgift är, enligt vår Instruktion, att åstadkomma kamratligt samband mellan i seglande fartyg utbildade sjömän ... I den andan har vi nu kontakt med föreningen Beckholmsroddarna som äger två allmogebåtar för rodd – sex roddare och en styrare i varje båt. Skeppsrådet kallar till förberedande möte *måndagen den 7 maj*.

För att inte missa något av allt detta – betala månstringsavgiften 250 kr före 30 april!

Då är Du även välkommen till Årsmönstringen!

Redaktören av *Skeppsorder* efterlyser en medarbetare för redigering och sättning av *Skeppsorder*. Kontakta Sven Dagberg – vår frivillige redaktör!

Blivande sjömän utbildas bland annat på våra vinterseglande ”uteseglare” *Gunilla*, *Älva* och *Gladan*. På sommarhalvåret gläds vi av att många fler erbjuder ungdomar – och vuxna – segling och sjömanspraktik. Briggen *Tre Kronor af Stockholm*, Svenska Kryssarklubbens *Atlantica*, *Gratia* och *Gratitude*, Solnaskutans *Constantia* och många fler medverkar till att vidmakthålla kunskap om och i traditionellt sjömanskap.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert någon som är behörig att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

NYHETER FÖR GASTARNA 2018

1. Hemsidan

Vid Skeppsråd den 15 januari beslutades – efter flera års tvekan – att det nu finns möjlighet att presentera Rydbergsgastarna på en egen hemsida. Sök på www.rydbergsgastarna.se så kommer ”HEM” fram, klicka och Du är inne på vår nya sida. Den är under uppbyggnad så bilder och texter är ännu inte klara och tydliga.

2. Kontakt

För att komma i kontakt med föreningen har vi en e-post adress [info\(at\)rydbergsgastarna.se](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se)

Glöm inte att ändra (at) till @.

Avsikten är att Gastarna skall kunna meddela sig på den adressen om meddelandet inte är riktat till särskild person.

3. Rodd

Kontakt har tagits med Beckholmsroddarna som disponerar två allmogebåtar för rodd. För att ge Gastarna möjlighet till fysisk aktivitet tillsammans med sällskaplig samvaro kallas till startmöte *måndagen den 7 maj kl 1630* på Nya Djurgårdsvarvet. Båtarna ros av sex personer med en styrare. Efter mötet kan vi fortsätta samvaron på Lilla Hasselbacken med en pilsner!

Kalendarium

Ostkustens Backlag	22 januari
	12 mars (ändrad dag)
Vestkustens Backlag enl senare order (i mars?)	
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 2	16 mars
Årsmönstring	1 maj
Rodd på Beckholmen	7 maj

Vestkustens Backlag

Kan ett fartyg bli för stort?

En vacker höstdag, 19 november i nådens år 2017 kallades Vestkustens Backlag till samling.

Platsen var som vanligt Marinstugan på Nya Varvet, en härlig lokal med en mängd gamla föremål med anknytning till Flottan.

15 glada gästar och maritimt intresserade hade mött upp. Efter en välkomstdrink och lite allmän förbrödning var det dags för kvällens gäst att presentera sig.

Thore Hagman, som är professor vid World Maritime University i Malmö, började sin maritima karriär som skeppsbyggare vid Göteborgsvarven, för att via färjesjöfart i Sessan och Stena och annan sjöfart börja arbeta med undervisning i logistik och telematik och senare sjösäkerhet. Han var i många år också sjöräddningens internationella sekreterare i sjösäkerhetsfrågor.

Thore Hagman höll ett mycket intressant och tankeväckande föredrag på temat: "Kan ett fartyg bli för stort?" om logistik och sjösäkerhetsproblem i samband med det mycket stora tonnage.

Begränsningarna ligger främst i att hamnar och farleder ska kunna ta emot fartygen

Efter föredraget var det dags att bänka sig vid långbordet där våra suveräna kockar Kenny och Kjell dukat fram en lækker måltid med stekta fiskfiléer, remoulad, grönsaker och potatis. Sedan följde kaffe och dessert.

Stämningen var god från början och steg efterhand som Rydbergsgastarnas lilla blå bok, flitigt kom till användning. Många sanna historier om livet till sjöss föredrogs, och även några om livet iland.

Ännu ett trivsamt backlag läggs till handlingarna.

Ola Manhed Backlagsförman

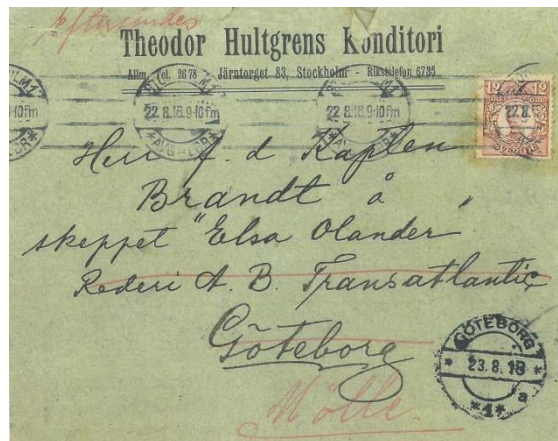
Ostkustens backlag.

Berättarkväll den 11 november

En höstkväll träffades ett pratsamt gäng Gastar i Drottning Victorias Örlogshem för att umgås och berätta.

Christer Brandt var först ut med att komplettera det som skrevs i *Skeppsorder* nr 3/2017 om barken *Elsa Olanders* segling 1917-18. Den befälhavare, som tog över befälet efter uppehållet i Mauritius, kapten Christian Brandt, var hans farfar.

Sjökapten Christian Brandt mönstrade därefter på *S/S Salen*, *S/S Bia* och har befälet på *Svitlod (Rotenburn, Beatrice)* 1920-1921 under resan till Australien och tillbaka, som också beskrivits i boken *Beatrice* av Jan Davidsson. Christian Brandt var också befälhavare på Sveriges första tankfartyg *Oljaren*.



För drygt 5 år sedan i samband med att jag flyttade upptäckte jag ett brev från Hovkonditor Theodor Hultgren i Stockholm. Brevet är daterat 21/8 1918 och adresserat till Herr f.d. Kapten Brandt å skeppet "Elsa Olander" Rederiet AB Transatlantic Göteborg. Det är poststämplat Stockholm 22/8 och ankom till Göteborg 23/8. Postgången var bättre förr! (Christers anmärkning). Avskrift av brevet:

"Herr Kapten Brandt, Göteborg,

Efter ett samtal med Kapten Frankman i Kommerskollegium, så tar jag mig friheten fråga om min olyckliga sons sväldöd i Beri-Beri å skeppet "Elsa Olander". Han dog 2/12 .17 i Mauritius. Hurdan skeppare var Herr Mattson emot dessa stackars ynglingar? Upprörande bref ifrån dem. Hurdan var styrman Pyk? Hurdan var provianten? Åtal för den senare? Grosshandlare Erik Appelberg i Malmö miste också sin son, och vill gerna höra Edert utlåtande!

Tacksam för benäget svar

Med Högaktning Th. Hultgren"

Sten Gattberg läste upp och kommenterade Allan Palmers artikel i *Briggenbladet* om taktiken under briggen *Tre Kronors* framgångsrika deltagande i Tall Ships Race.

Lennart Stenberg berättade minnen från flera kappseglingar med skonerterna och kampen mellan besättningarna om att röva till sig *Jolly Roger*.

Kjell Smitterberg berättade om bärgningen av Ostindiska Companiets fartyg *Diana*, som havererade i Malackasundet år 1817. Han har skrivit om haveriet och bärgningen tidigare i *Skeppsorder* nr 2/2012.

Det har nu gått tvåhundra år sedan ostindiefararen *Diana* under engelsk flagg havererade i norra delen av Malackasundet under kapten Alexander Lyells befäl. Hennes vanliga trad var en rundresa per år mellan Kanton och Madras/Calcutta. *Dianas* last västgående var som regel porslin, grönt te, ginseng, kamfer, ingefära och andra kryddor, östgående bomull och opium; det senare som var illegalt gav rederiet stora vinster.

Ostindiefararen *Dianas* haveri 1817

I mars 1817 var *Diana* på väg från Kanton till Madras. Betingelserna var inte de bästa, eftersom kapten Lyell redan vid avseglingen plågades av dysenteri. I Malacka bunkrades ved, proviant och färskvatten och efter avgång överlämnade Lyell befälet till 1:e officer James Crichton. Efter hand försämrades vädret men Crichton ville trots detta inte störa sin sjuke befälhavare. Den 5 mars var *Dianas* öde beseglat: hon gick på det kända grundet Karang Lintang i Malackasundet som Lyell uttryckligen hade varnat Crichton för. De starka tidvattenströmmarna och kvällsvindarna, s.k. sumatras, missbedömdes förmodligen av Crichton. Haveriet krävde tre offer: två laskars (indiska matrosar) och kapten Lyell drunknade i ett desperat försök att hindra *Diana* från att sjunka.



177 år efter haveriet, år 1994, kunde *Dianas* last bärgas. Denna bestod av 11 ton porslin: 24.000

delar i 200 olika stilar och mönster, allt bevarat i mycket gott skick. Porslinet såldes på Christies auktion i Amsterdam, på dagen 178 år efter *Dianas* haveri i Malackasundet.

Fotot visar en kaffekopp med fat från *Diana*, båda i utmärkt kondition; t.o.m. guldkanten på kopp och fat är intakt.

Kjell Smitterberg

Kjell har tidigare skrivit mer om *Dianas* haveri i *Skeppsorder* nr 2/2012.

Engelska kanalen blev aldrig färdiggrävd!

År 1864 togs första spadtaget och år 1865 jobbade 1 486 man med att gräva för "Engelska kanalen"

Det var ett engelskt företag *The Gellivara Company Ltd* med säte i London som fått uppdrag att bygga kanalen. Därav namnet.

Man hade redan på 1650-talet upptäckt de stora järnmalmsfyndigheterna i Gällivare, men möjligheten att transportera malmen var nästan omöjliga. Efter att ha funderat på olika förslag för transporterarna, så beslutade man 1863 att kanalisera Luleälven från havet förbi de strida forsarna i Edefors och Heden upp till Storbacken där Lilla och Stora Luleälven förenades. Därifrån till Gällivare skulle man bygga en järnväg. Arbetet påbörjades i oktober 1864.

Nyårsaftonen 1867 försattes dock det engelska bolaget i konkurs och kanalen blev aldrig färdigbyggd. Vid Boden finns fortfarande synliga spår av kanalen.

Kanal med lutande plan

Slussar var dyra och därför hade man bestämt sig för en lösning med lutande plan, som då fanns att studera i Ostpreussen.

Kanalen vid Boden började vid Laforsudden norr om den nuvarande staden. Där fanns en bestämmande sluss som reglerade vattennivån i kanalen. Därifrån skulle en 7,6 km lång grävd kanal gå till Råbäcken söder om staden, men den sista kilometern blev aldrig grävd. Den halvfärdiga kanalen är förklarad som byggnadsminne och resterna av den kan fortfarande ses på sina håll i terrängen. Den syns också tydligt på västra sidan av älven i flygfoto över Boden som man kan hitta på nätet.



Engelska kanalen vid Boden. Staden syns till höger i bilden

Vid kanalens ändpunkt var höjdskillnaden 19 m mellan kanalen och älven. Den lastade pråmen med 19 ton malm ombord skulle kopplas på en vagn på kanalens botten och dras upp av ett vattenhjul på en räls över en liten sluttning. Därifrån gick en ca 500 m lång bana ned till älven. På ett parallellt spår skulle den lastade pråmen dra upp en tom pråm till kanalen.



Sven Dagberg

Isberg och stormar var nära att få seglarna att gå under. De krossade Atlanten i en båt av skinn!

Det irländska helgonet Sant Brendan var den förste européén att sätta sin fot i Amerika. 800 år innan Columbus och 500 år innan Erik Röde. Detta enligt den så kallade Brendanskronikan från 800-talet.

För att visa att det kunde vara så för ett gäng äventyrare i en skinnbåt, byggd enligt förlaga från 500-talet, under 50 dygn över 3500 sjömil genom stormar och undan isberg i Nordatlanten, från Irland till Amerika. *Brendan*, byggd av oxhudar, 10,8 meter lång och 2,4 meter bred och formad som en banan, visade sig klara alla Atlantens alla faror.

”Håll i er. Isberget kommer att ramma oss!” Varningsropet skär genom den rytande stormen och vindens tjut.

George Maloney klamrar sig förtvivlat fast vid fallet uppe i toppen av den nästan fyra meter höga, vilt svajande förmasten, dit han äntrat upp för att

skära det beslag som gör att förseglet inte går att hissa.

Och förseglet måste upp.

Utan försegel hade de varken fart eller möjlighet att styra undan för det annalkande, taggiga, grönskimrande ismonster som nu hotade att krossa den bräckliga farkosten.

George, uppe i masten, har precis kommit upp och börjat bearbeta den kraftiga läderremmen, beslaget, med sin kniv, då Tim Severin ser den massiva utstickande undervattensdelen av isberget, som med en kraft av åtskilliga hundra ton, är på väg in i *Brendans* böljande läderskrov.

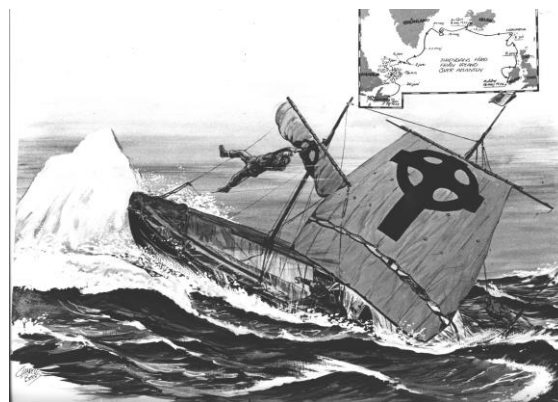
Tim hinner med sitt varningsrop. Det är allt.

Kraften i smällen, då isberget träffar *Brendan* är ohygglig! *Brendan* nästan lyfts upp ur vattnet.

George Maloney, uppe i masten, känner hur han tappar fotfästet. I riktning mot det grönskimrande mördarberget och dess käftar av sylvassa spetsar av is.

Med all kraft klamrar sig Maloney fast vid det lösa fallet.

Det är inte mycket annat han kan göra....



I det ögonblicket är en katastrof mycket nära. Den lätt vansinniga idén, att med en båt av läder (!), segla – och ro – över Nordatlanten, från Irland till Amerika, håller på att visa sig lika knäpp och omöjlig, som idékläckaren Tim Severins belackare tyckte när han först kom upp med den.

Det var – egentligen – Tim Severins fru som satte igång det hela. Och det med en replik, närmast i förbifarten, över köksbordet en morgon i en stuga på Irlands västkust, som makarna Severin hyrt för sin semester:

-Det är något konstigt med den gamla helgonlegenden om Sant Brendan. Den liknar inga andra gamla helgonlegender, utan innehåller massor av praktiska upplysningar, ungefär som om den var en seglingsbeskrivning...

Den Sankt Brendan, som makarna Severin satt och pratade om, var – en irländsk munk på 500-talet efter Kristus.

Det Brendan, huvudsakligen, är känd för är sina sjöresor, och han kallas även Brendan Sjöfararen. Brendans färder till havs är, beskrivna i en krönika, Navigatio Sancti Brandani Abbatis, sannolikt skriven på 800-talet, kanske 400 år efter det iriska helgonets död.

Enligt krönikan, företog Sankt Brendan bland annat, tillsammans med 14 andra munkar, en väldig sjöresa över haven, i en båt av skinn som varade i sju år. En resa fylld av äventyr.

En gång gick Brendan och hans män iland på en liten ö. När de gjorde upp eld för att koka mat visade sig ön vara ryggen på en väldig val. När valen dök fick munkarna väldigt bråttom att komma därifrån...

Brendan stötte också på en mystisk flytande kristallpelare samt jagades, i oxhudsbåten, av sjöodjur.

Vid ett annat tillfälle kastade ogästvänliga öbor glödande stenar mot munkarna.

Till slut kom Brendan fram till ett paradisland i väster, vars kust utforskades av de iriska munkarna, innan de åter seglade hem till Irland.

Kunde det vara så att Brendanlegenden i själva verket var en beskrivning av en färd till Amerika. Tusen år före Columbus?

Tim Severin hade tidigare gjort sig känd som en oförvägen äventyrare, med bland annat en, motorcykelresa från Venedig till Kina i Marco Polos fotspår. Han hade också åkt kanot utför Mississippifloden och tillsammans med sin familj gjort långseglingar runt om i Medelhavet. De äventyrliga färderna hade resulterat i sex böcker och otaliga tidningsartiklar.

Det var nu, mot den bakgrunden, inte helt onaturligt att herr och fru Severins köksbordsfunderingar över Brendan resulterade i ett nytt, spännande äventyrsprojekt.

Nämligen den att Tim Severin, i en båt av oxhudar (!), skulle ge sig ut till havs i den helige Brendans kölvatten.

För att därmed bevisa, eller i varje fall visa på möjligheten att Brendan, långt före Columbus – eller – eller vikingarna – nådde fram till Amerika.

Det finns skäl att tro att Brendans skepp var en curragh, en månghundraårig traditionell irländsk båttyp, som anses gå tillbaka på båtar av skinn, som man vet användes redan på stenåldern.

Curraghs, i storlek som roddbåtar, har använts in på 1900-talet av irländska fiskare. En curragh, som har en form som en banan, är uppbyggd på ett lätt trä-

skelett, över vilket man som bordläggning, i sena tider, spänt tjärad segelduk. Duken kallas för ”huden”, en anspelning på forna tiders beklädnad av skinn!

En curragh är, trots att den ser lätt och bräcklig ut, en förvånansvärt sjösäker farkost, rätt hanterad, i hyggligt väder.

Severin fick så småningom kontakt med 78-åriga John Goodwin i Maharees på Dinglehalvön på Irland.

Goodwin var, vid den här tiden i mitten av 1970-talet, den ende yrkesmannen i ett skrå som en gång hade en representant i varje liten by på Irland. John Goodwin var den siste curraghbyggaren.

John Goodwin byggde Severins beställning, en modell, avsedd för två roddare, utförd efter konstens alla regler, av en ”äkta” curragh.

Med den modellen vände sig sen Tim Severin till en känd båtkonstruktör vid namn Colin Mudie.

Den båt, som Mudie så småningom, skissade upp mätte 10,8 meter från för till akter och 2,3 meter tvärsöver. Med en besättning på fem man och förråd, segel, åror mm, beräknade Mudie dess displacement till omkring fem ton.

På de två masterna, en stormast och en mindre förmast, skulle båten kunna föra drygt 18 kvadratmeter segel.

Hur den stora bananen skulle gå att ro, styra och segla var, förstås, ett oskrivet blad. Men i stort sett såg det inte så dumt ut.

I vart fall om det inte blåste för häftigt...

Nästa stora problem, då det gällde att ”återskapa” det irländska helgonets flytetyg visade det sig vara att få tag på läder, sammanlagt 49 oxhudar, och därefter behandla, garva, dem på ett sånt sätt att de inte löstes upp i havsvattnet.

Mera genom en slump lyckades Severin till slut komma över ett halvt bortglömt parti ogarvade oxhudar i ett dammig lager.

Men, så återstod garvningsproceduren.

Man fann att den metod som borde användas var garvning av oxhudarna med vätska från ekbark.

Ett enda garveri i hela Storbritannien, i Cornwall, behärskade den metoden. Och åtog sig jobbet.

Medan garveriet i Cornwall jobbade med den blivande läderbåtens skrovbeklädnad, så började bygget av ”skelettet, av ask och ek, på ett småbåtsvarv i Cork på Irland.

För att få allt på gammalt vis användes inte en enda spik för bygget. Alla spant, avvägare och övriga skrovdetaljer sammanfogades med läderremmar, - och duktiga knutar.

Ett byggnadssätt som förvisso skulle göra båten smidig och följsam på vågorna. Men skulle det hålla i det långa loppet?

Den frågan skulle bara praktiska prov kunna besvara...

När skrovskelettet knutits ihop vidtog nästa moment. Att sy(!) på och ihop de 49 oxhudarna som en hud om hela härligheten.

En vårdag 1976 sattes Tim Severins skinnbåt, byggd som på 500-talet, i sjön.

Läderbåten döptes till *Brendan*.

Nu vidtog en period av test – i lugnvatten.

Skulle den flyta? Hur mycket vatten skulle *Brendan* ta in genom sammanlagt 30 000 syhål i oxhudarna? Gick den att ro? Att segla?

Det visade sig nu, till all lycka, att den moderna skinnbåten *Brendan* i stort sett motsvarade Severins förväntningar.

Den flöt. Som en svan. Eller åtminstone som en banan...

Den var, hyggligt tät. I varje fall behövde man inte ösa alltför ofta.

Den gick att ro. Till och med ganska lätt.

Och den gick att segla. I alla fall i akterlig vind. Men med vinden in från sidan blev det lite av badbalja över *Brendan*. Och med vinden in förifrån – ja, då gick det mest bakåt...

Trots, eller tack vare, dessa prov hade Severin inte svårt att få ihop ett gäng äventyrare, som var villiga att utgöra hans "munkbesättning" under det stora provet.

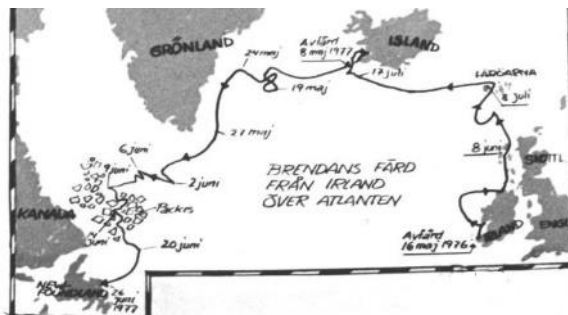
När *Brendan* den 16 maj 1976, den heliga Brendans dag enligt almanackan, avseglar, från Dinglehalvön på Irland, för att ge sig ut i helgonets kölvatten på den långa resan, består besättningen, utom av Tim Severin, av fyra man.

George Malloney, Arthur Magan, Peter Mullet och Rolf Hansen.

Brendans första ett och ett halvt dygn går som smort. På 36 timmar glider skinnbåten de 100 sjömil till Aranöarna.

Brendan har ett fribord, en höjd över vattenytan, på bara 30 centimeter. I princip alla vågor på havet är högre än båten. Men den guppar fram som en kork på vattnet.

Från Aranöarna går färden vidare. Då kommer den första stora testen av *Brendans* sjövärdighet.



Brendans resa 1976-77

Det blir storm, och *Brendan* driver för stormen långt ut till havs. Det är inget annat att göra.

Bananer måste följa den rutt, som vind och vågor bestämmer.

På 24 timmar driver *Brendan* 100 sjömil utåt Atlanten.

Men stormen bedarrar och *Brendan* kan återta sin färd, mot Irlands nordvästra hörn.

När *Brendan* till slut kommer fram till Ballyhoorisky, den sista biten på släp efter en laxfiskebåt, som tillkallats med radio, kan Severin konstatera att *Brendan* bestått provet.

Värre är det med fotografen Peter Mullet. Han har svåra smärtor i bröstet och har antagligen tagit i för hårt vid årorna under slitet med att hålla upp *Brendan* mot sjöarna.

Det visar sig att Mullet fått så svåra muskelskador att det för hans del är uteslutet att fortsätta.

Mullet tvingas lämna båten och som ersättare kommer på ön Iona, ett par dagar senare, charterbåtsskepparen Edan Kenneil.

Vid Iona är *Brendan* halvvägs till Hebriderna, dit man anländer den 8 juni, tre veckor efter avfärden från Dingle-halvön. Här måste norrmannen Hansen mönstra av, av familjeskäl. Men de övriga fortsätter.

Från Stornoway på Hebriderna till Färöarna är det 200 sjömil öppet hav.

I halv storm och med farten ytterligare ökad av en väldig tidvattensström anländer *Brendan* till Mykenessundet på Färöarna. Masterna står som sprättbågar och det knakar i skrovet.

Det blir en storståtlig angöring. Med stormen och tidvattnet i baken räknar Severin efteråt ut att *Brendan* seglar in med en fart på 20 knop!

I Torshavn, Färöarnas huvudstad, ruskar färiska fiskare på huvudena, när *Brendan* anländer.

Mykenessundet är livsfarligt. Om vinden och tidvattnet hade vänt så hade *Brendan*äventyret fått ett brått slut, menar de...

Den 3 juli ger sig Brendan av igen. Västerut. Ännu en besättningsman har mönstrat på. En färisk konstnär och fiskare, som heter Trondur Patursson. Skuttet mot Grönland kräver alla starka armar man kan få...

Mot slutet av juli har Brendan kämpat sig långt västerut.

Men vädret blir allt sämre.

Severin inser att de aldrig kommer att nå Grönland. Inte detta år. *Brendan* måste ändra kurs. Gå till Island. Övervintra där. Och sen fortsätta resan nästa säsong, i förhoppningsvis bättre väder.

När Severin, på *Brendan*, den 17 juli siktar den mäktiga vulkanen Snöfjaellsjökuls topp på Island, löser(?) han en annan Brendangåta. I denna krönika talas om Smedernas ö, från vilken en vildman kastar brinnande slag mot munkarnas båt.

Är det ett vulkanutbrott som där beskrivs?

I maj 1977 är Severin, Maloney, Magan och Patursson tillbaka på Island. Edan Kenneil kan inte följa med på den fortsatta resan. Severin beslutar att fyra man ombord får räcka.

Den första veckan efter avfärden från Reykjavik är vindarna lätta. Och blåser åt rätt håll. De fyra kommer snabbt in i rutinerna. Danmarkssundet mellan Island och Grönland är 250 sjömil brett. Genom det pressas Norra Ishavets packisar söderut. Men *Brendans* kurs ligger 100 sjömil från packiskanten. Ett betryggande avstånd, hoppas Severin.

Men trots avståndet märks isen. Nordvinden för med sig kyla, som gör att de alltid måste vara väl påpälsade.

Den 16 maj är Brendandagen. Efter denna dag, då de en dryg vecka efter avfärden från Island, kommit ungefär halvvägs över Grönlandshavet, blir vädret sämre. Och sämre.

Iskalla nordvindar. Tilltagande sjögång. Regn. Snöslask.

Havet reser sig mer. Det går väldiga dyningar. Och tre dygn tvingas *Brendan* fara runt i cirklar, då vindarna vrider.

Den 20 maj uppfångas en stormvarning på radion.

Den är nästan obehövlig. Att det är storm på gång har de redan märkt.

Vinden pressar ner *Brendans* reling under vattenytan, och massor av vatten forsar in. De måste ösa och pumpa oavbrutet.

De hänger ut släpliner. Häller ut olja på vågorna. De kämpar för sina liv. Det är en fruktansvärd storm.

Vågorna fortsätter att dundra in över skinnbåten. Som verkar flyta allt tyngre!

Det ser illa ut. Tim Severin överväger att sända nödsignal.

Brendan flyter nu som en stock i vattnet.

I 36 timmar jobbar de oavbrutet. Slåss mot stormen. Pumpar. Och pumpar.

Till slut kommer de på att spänna upp ett skydd, av oxhudar som tagits med i reserv, över styrplatsen.

Oxhudarna avvärjer det mesta av de väldiga sjöarna som störtar sig över *Brendan*. Efteråt förstår ingen av dem att de inte kom att tänka på den lösningen tidigare.

Stormen bedarrar. Allt är blött och i en enda röra. Men *Brendan* flyter och de med den.

Det blir på nytt ett par hyggliga dagar. Den 29 maj passerar *Brendan*, på betryggande avstånd, Kap Farväl. Grönlands sydligaste udde.

Brendan seglar sen ut på den sista biten mot Amerika. Över Davies Straits som skiljer Grönland från Labrador.

Den 13 juni seglar *Brendan* in i is. Det är is som inte borde finnas där. Inte på den breddgraden och inte mitt i sommaren.

Ändå gör den det. Det är packismassor som brutits loss av stormen långt uppe i norr, och med oväntad fart förts söderut av strömmar och vindar.

Två dygn senare är *Brendan*, på alla sidor omgiven av packis.

Isen är visserligen inte särskilt grov.

Men det behövs inte mycket fantasi för att föreställa sig vad en skarp iskant kan göra med ett båtskrov av läder...

Den 18 juni sitter *Brendan* närmast fast i packis. På natten ser de, som ett hotfullt vitt monster, ett isberg komma allt närmare *Brendan*. Det har blåst upp till storm.

När de ska hissa förseglet för att försöka segla sig undan en hotande kollision med det flera hundra ton tunga berget, upptäcker de att fallet till seglet sitter fast.

George Malloney äntrar upp i masten för att skära loss beslaget.

Så händer det!

Med våldsamt kraft dundrar berget ihop med *Brendan*. Och George far i en vid båge, hängande i fallet, ut över det fryskalla vattnet.

Det tar väl bara några sekunder. Men för de andra tre ombord verkar Malloneys luftfärd vara en evighet.

Med enorm kraftansträngning och viljestyrka lyckas George Malloney hålla sig kvar.

Istället för att fara ut över havet och krossas mot isberget, pendlar hann tillbaka. Och dimper ner på däck.

Isberget, som håller på att tippa *Brendan* överända, glider tillbaka. Eller också är det *Brendans* elastiska skrov som fjädrar av.

I nästa ögonblick är *Brendan* fri från Berget.

Katastrofen är avvärjd.

Men senare, samma dag driver *Brendan* in i ett nytt isbälte.

Då de ska passera mellan två flak händer det.

Isflaken pressas ihop. Och *Brendan* skakar till som om båten fastnat mellan två rovdjurskäkar.

Käkarna släpper sitt tag och *Brendan* kommer loss. Men fem minuter efteråt upptäcker Tim och de andra att vattnet forsar in i båten.

Brendan har sprungit läck.

Någonstans, därnere under vattenlinjen har de vassa iskanterna slitit upp ett hål. Att döma av vattenmassorna som tränger in är det en försvarlig läcka.

De följande sex timmarna utsätts *Brendans* besättning för hård press.

De måste täta läckan. Men får inte tid att göra något åt den, eftersom *Brendan* på alla sidor är omgiven av isen. De måste segla sig fria från isen. Med en man som styr, en vid seglen och en man som måste pumpa oavbrutet, finns ingen som kan söka upp och reparera läckaget i mörkret.

Fjärde man måste vila, för att avlösa de andra.

Först i gryningen kan de undersöka skadorna.

Midskepps, under vattenlinjen, finner de en tio centimeter lång reva i *Brendans* "hud", där isvattnet strömmar in.

Lädrer runt revan är inbucklat. Isflaket har uppenbarligen tryckt på så kraftigt att det starka lädrer spruckit.

Det tar George Malloney och Trondur Patursson tre timmar att, iförda vådräcker som skydd mot kylan, hängande över relingen och ner med halva överkropparna i vattnet, sy fast en läderbit ur reservförrådet över revan.

Men då det är gjort stoppar vattenflödet.

Brendan har, än en gång, klarat sig.

En vecka och 200 sjömil senare anländer *Brendan* till New Foundland.

Den 26 juni 1977 är färden över. *Brendan* har då varit till sjöss i 50 dygn och avverkat 3 500 sjömil.

Och Tim Severin har visat att det irländska helgonet Sankt Brendan, med en skinnbåt, upptäckte Ame-

rika redan på 500-talet. Eller åtminstone, att skinnbåtar på den tiden mycket väl kunnat göra en sådan resa.

Text. Lars Dahllöf

Illustration. Charlie Bood

STI Sail Training International

Tyvärr verkar en del Rydbergsgastar veta för lite om vad STI och dess svenska del STAS har för sig. Här kommer en kort presentation.

För att organisera det första Tall Ships' Race 1956 bildades Sail Training Association (STA), som sedan år 2002 ombildades till STI.

Tall Ships' Races och Tall Ships' Regattas arrangerades sedan dess varje år.

Dagens STI är en ideell paraplyorganisation med 28 nationella organisationer som medlemmar.

Ytterligare 15 länder har fartyg som deltar i organisationens tävlingar.

Förutom organisation av Tall Ship' Races så bedriver STI forskning, erfarenhetsutbyte och utbildning.

STAS Sail Training Association of Sweden

STAS är den svenska medlemsorganisationen. Medlemmar i STAS är bland annat

- segelfartyg och deras organisation vars huvudsyfte är att bedriva ungdomsutbildning,
- svenska städer/kommuner som genom värdskap eller på andra sätt vill stödja ungdomsutbildning ombord i seglande skolfartyg
- svenska städer som vill bli värddamn för The Tall Ships' Races

Ordförande i STAS och svensk representant i STI Trustees är Lilian Westerberg, som varit projektledare för fyra Tall Ships Races sedan 1986 i Stockholm och Halmstad.

Sven Dagberg

STI Youth Council

En del av STI är STI Youth Council med uppgift att vara rådgivare och representera ungdomarnas röst i beslutsfattandet.

Vid STIs årskonferens i Bordeaux i början av december blev Matilda Dagberg från Ostkustens Backlag vald till vice ordförande i STI Youth Council.



Matilda skrev på Facebook från Sail Training Internationals (STI) konferens i Bordeaux

“I had an amazing time at the International Sail Training Conference. I am really excited for my new role as Vice Chairman for the Sail Training International Youth Council. To be allowed to work closely with all these amazing people is going to be fantastic. I'm really excited for all that we can do for young people worldwide.”

Sail Training International Conference i Bordeaux

I månadsskiftet mellan November och December samlades representanter från olika seglingsorganisationer för den årliga Sail Training and Tall Ships Conference som arrangeras av Sail Training International (STI). Under två dagar diskuterades i många olika forum och former hur vi kan göra seglingsupplevelsen både bättre och säkrare för de ungdomar som varje år väljer att segla segelfartyg. Under dagarna hölls sessioner på ämnen så som riggsäkerhet, hur man som hamn bäst arrangerar ett Tall Ships Race, vad man egentligen lär sig när man seglar råttacklat samt vad ungdomar vill och hur de tänker. På konferensen samlades en salig blandning av kaptener, redare, hamnrepresentanter och ungdomar. Under denna konferens sammanträder även de olika organen inom STI, där ibland Trustees och Youth Council där Sverige är representerade.

Trustees är STI:s höga höns där ett antal utvalda medlemmar styr organisationen, sedan förra året är en av de medlemmarna svenska Lillian Westerberg som även är ordförande i Sail Training Association Sweden (STAS). Youth council har representanter från tjugo olika medlemsländer och från och med i år är undertecknad inte bara svensk representant utan även vice ordförande, något jag ser mycket fram emot.

Årets svenska hamn i Tall Ships Race, Halmstad, fick mycket god feedback och massor med beröm för sitt arrangemang i sommar, något som var mycket välförtjänt. Det ser tyvärr inte ut att bli

någon annan svensk hamn de kommande åren, men redan i sommar kommer racen till bland annat Danmark och Norge. Dessutom har Mariehamn ansökt om att få vara värddamn om ett par år så vi håller tummarna för att de tar hem budgivningen. Helgen avslutades med att personer och fartyg som under året/åren gjort fantastiska insatser för ungdomar hyllades samt att Statsraad Lemkuhl ännu en gång tog hem the *Boston Teapot Trophy* för längst seglad sträcka under 124 timmar, nämligen 1 548 distansminuter.

Slutligen bjöds det in till galamiddag i form av en wine and dine i Bordeaux börshus.

Matilda Dagberg

Tall Ships Races 2018

Tävlingen startar från Sunderland i England den 14 juli och första tävlingsetappen är till Esbjerg. Därifrån är det ”Cruise-in-company” till Stavanger och sedan tävling till slutmålet i Harlingen i Nederländerna. Hittills är ca 40 fartyg anmälda. Enda svenska deltagare tycks bli *Vega Gamleby*.

Den 25 maj startar en mindre tävling, The Three Festivals Tall Ships Regatta från Liverpool till Dublin och därifrån vidare till Bordeaux.

Tall Ships Races 2017

I förra årets Tall Ships Race från Halmstad via Kotka, Åbo och Klaipeda till Szczecin deltog fyra svenska fartyg (*Constantia*, *Gratitude*, *Ingo* och *Vega*) i klass B samt briggen *Tre Kronor* i klass A.

Allan Palmer har skrivit en innehållsrik artikel om briggen *Tre Kronors* deltagande i *Briggenbladet nr 3/4 2017*. I artikeln beskriver han sina taktiska överväganden under tävlingen. Resultatet blev bra med en etappseger i klass A och totalt på etappen mellan Åbo och Klaipeda. Per Björkdahls fina foton lyser upp artikeln.

Etappen Klaipeda Szczecin med lättare vindar och flera frontpassager gynnade inte *Tre Kronor* kappseglingsmässigt. Befälhavare på etappen var Leo Eckerman och i besättningen ingick elever från Marina Läroverket. Tävlingen fick tyvärr avblåsas i förtid för att fartygen skulle hinna i hamn i planerad tid. *Tre Kronor* fick dock en hedervärd fjärdeplacering.

#Metoo och #Lättaankar

Det kan knappast ha gått någon förbi att vi under hösten gång på gång fått ta del av kvinnors historier om sexuella trakasserier på arbetsplatsen och sjöfarten är tyvärr inget undantag. I slutet av hösten kom

#Lättaankar där kvinnor inom sjöfarten delat sina historier om sexuella trakasserier till sjöss. I januari i år släpptes äntligen historierna och rederier och intresseorganisationer bjöds in till möten och diskussioner om ämnet. Historier om kvinnor som våldtagits, blivit tafsade på eller fått skamliga förslag har äntligen fått se dagsljus och med detta kommer även historier om fall där grova trakasserier tystats ner av rederier eller kvinnor inte tagits seriöst i sina anklagelser. Ingen ska behöva känna sig rädd på sin arbetsplats, speciellt inte till sjöss där vi bor ihop med våra kolleger stora delar av året. Jag hoppas få se en förändring där alla kan känna sig värdigt behandlade på sin arbetsplats, där det är oacceptabelt med trakasserier och där det tas på fullaste allvar när någon känner sig kränkt. Självt har jag klarat mig mycket lindrigt, men jag har fått kommentarer, både från kolleger och från gäster som inte alltid varit acceptabla och jag tillsammans med många andra kvinnliga sjöfarare fightats för att bli tagna som seriösa jämlika sjömän. Nu hoppas vi på förändring!

Matilda Dagberg

Sjöräddningssällskapet föddes på Hotell Rydberg

Många tror att Hotell Rydbergs viktigaste bidrag till eftervärlden är Biff Rydberg, som serverades där. Och visst är det en smaskig maträtt, men viktigare saker hände på detta etablisseman. På hotellet, som låg vid Gustav Adolfs Torg i Stockholm, grundades nämligen det som skulle bli Sjöräddningssällskapet.

1903 härjades landets kuster av svåra stormar som krävde många människoliv till sjöss. Samma år hölls en världskongress om sjöräddning i Tyskland. Inför de internationella deltagarna dömdes Sveriges förmåga att rädda skeppsbrutna ut som mycket eftersatt.

ALBERT ISAKSON, Svensk representant på kongressen och skeppsbyggnadsingenjör vid engelska Lloyd, åkte hem till Sverige fast besluten att få till stånd en förändring.

Staten visade ett ljumt intresse för Isaksons vision om en nationell sjöräddning. I stället samlade han privata företrädare för sjöfarten till en sammankomst. Mötet hölls den 1 juni 1907 på den anrika hotellrestaurangen. När middagen avslutats hade en organisation bildats – Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutna (SSRS).

Ur SSRS tidskrift Trossen nr 3/2017

Grundplåten till Hotell Rydberg var en donation av samme Abraham Rydberg som var upphovsman till Rydbergska Stiftelsen.

T/S Constantia

Hakon Malmberg har sänt oss Stiftelsen Solnaskutans verksamhetsberättelse för 2017. Hakon har själv tillsammans med några andra ”gamlingar” överlätit befälet till en yngre generation.

Constantia har under året seglat 3423 distansminuter under 61 dagar, huvudsakligen med ungdomar i besättningen. Hon deltog i Tall Ships Race mellan Halmstad och Kotka samt i Cruise in Company mellan Kotka och Åbo. I tävlingen kom hon 4:a i B-klassen (av 14 fartyg) och 5:a totalt (av 43 fartyg).

Med hjälp av bidrag från olika källor har man kunnat rusta upp skutan och genomföra säkerhetsutbildning av besättningsmän.

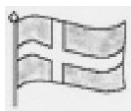


T/S Constantia. Foto Erik Dalhammar

Rapportens slutord

Ett 20-tal svenskflaggade seglande skolskepp genomför årligen ett stort antal skolseglingar med grupper av ungdomselever i alla åldrar. Segelskutorna bidrar aktivt och konstruktivt till väckandet av ungdomens håg för sjön och sjöyrkena. Vi utgör därmed ett naturligt rekryterings-underlag för sjöfarten, en transportgren som av klimatskäl kan förmodas växa. Verksamhet i seglande skepp är bland det bästa som finns att erbjuda våra ungdomar.

Landets flytande kulturarv eroderas långsamt bort av brist på resurser. Till bevarande av kulturfartyg anslår svenska staten för budgetåret 2018 mindre än en procent av vad norska staten anslår till motsvarande ändamål. Solnaskutans styrelse hoppas och tror att 2019 kan bli det år då vårt lands maritima kulturminnen får ett substantiellt belopp för sitt bevarande åt framtiden.



FLAGGAN I TOPP

Februari

2 Karl Bendt	75	O
11 Erling Rasmusson	75	S
16 Sture Nachtweij	85	S
23 Claes Planthaber	75	O

Mars

13 Lars Wihman	75	O
17 Claes Boström	85	S

April

3 Hans-Anker Ferm	75	V
9 Catarina Dessen	55	O
12 Göran Gustafson	80	V

Maj

1 Per Renlund	75	S
24 Ulf Holm	85	O

Juni

10 Johan Kullenberg	45	S
29 Jan Ifwarsson	75	V



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
Slipshällare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

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 50:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

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

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens adress finner Du i rutan här intill.

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till info@rydbergsgastarna.se

HEMSIDA, EPOST

En hemsida är under uppbyggnad. Adressen kommer att bli www.rydbergsgastarna.se.

E-postadressen är info@rydbergsgastarna.se

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2018 är 250 kr

SKEPPSORDERS REDAKTION

E-post: svendagberg@telia.com
Telefon/sms: 070-346 94 74

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

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	Linus Martinson	070-876 45 76
	linus.k.martinson@gmail.com	
3:e Styrman	Björn Ericson	076-162 76 91
	bjorn.ericson@briggentrekronor.se	
Båtsman	Håkan Granander	070-1303038
	hakan@granander.net	
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20
	claes.planthaber@gmail.com	
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00
	lars.lundberg@usonmarketing.eu	
Lättmatros	Peter Ålund	073-539 3245
	peter.alund1@gmail.com	

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18
	pelle@pellebrandt.se	
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	031-93 28 62
	olacmanhed@hotmail.com	

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3
	111 48 Stockholm
e-post	info(at)rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Bo Johansson
	Andersvägen 3A, 169 69 Solna