



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 89	Redaktion	Ansvarig utgivare	November
Nr 4	Johnny Lund Claes Planthaber Lars Bergman	Sten Gattberg	2021

KAPTEN HAR ORDET

Rydbergsgastar!

Så har vi äntligen kunnat samlas till Årsmönstring! Måndagen den 27 september 2021 kl 1600 slogs 8 glas på Nya Djurgårdsvarvets kaj och Rydbergsgastarnas flagga hissades i närvaro av 19 Gastar och 12 inbjudna gäster.

Under flera år har vi sökt en alternativ plats till den traditionsrika tomten Alberget 4B. Vi har funnit en plats inte långt därifrån med en maritim miljö, där briggen *Carl Johan* ofta låg vinterförlagd. Att det dessutom finns en utmärkt salong, Klubbarnas Klubb, för utspisning och att förbindelse finns med både färja, spårvagn och buss understryker platsens lämplighet.

Gastar med medföljande och inbjudna gäster åhörde mässingssextetten Flottans Musikkårs Kamratförening, och följde den sedvanliga ceremonin med de traditionella sångerna. Jubelgastarna

dekorerades och bortgångna 19 Gastar hedrades. En av de avlidna var vår Kaplan Christer Björck. I hans ställe fanns nu prästen Bo Lindberg.

Medan årsmötet hölls i Varvets sammanträdesrum, samlades gästerna i Klubbarnas Klubb för traditionell sherry. När alla var återsamlade och fått sina platser vid de dukade borden och drycker inhandlade, stannade vi upp och med rom i glasen hedrade vi främst Båtsman Peter Ålund och övriga bortgångna Gastar. Under stigande stämning intogs tvårättersmåltiden.

Barkskeppet *Gunilla*, s.v. *Älva* och HMS *Gladan* har återupptagit vinterseglingarna i Medelhavet och Atlanten runt Kanarieöarna. Antalet sökande till dessa utbildningar tenderar att öka, vilket betyder intresse för maritima yrken. Flera rederier satsar på utveckling av fartyg med olika typer av rigg för att anpassa fartygen till mer miljövänlig drift. Nu behövs åter kunskapen om segling, väder och vind. Vad kan Rydbergsgästarnas erfarenheter bidra med?

Nu när coronapandemin någotsånär är behärskad, kan Backlagen äntligen återuppta sin viktiga uppgift – den att samla Gastarna till samkväm. Ta då gärna med gäst som kan tänka sig mönstra på – vi har plats för fler i Besättningen.

Först ett tack till Befälet som ställt upp för att hålla verksamheten i gång genom digitala möten. Tack också alla Gastar som erlagt mönstringsavgifterna för de gångna två åren.

Med detta önskar Befälet och jag alla Gastar en God Jul och ett Gott Nytt År. På återseende i vinterns och vårens Backlag!

REKRYTERA MERA! – uppmanas Gastarna göra. Nästa generation är efterfrågad!

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

Sten Gattberg

Kalendarium

Backlag ost	22 november
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 1 /2022	11 januari 2022
Backlag ost	21 februari 2022 (prel.)
Backlag ost	28 mars 2022 (prel.)

Rapport från Årsmötet den 27 september 2021 på Nya Djurgårdsvarvet i Stockholm.

Efter att Kapten öppnat årsmötet kl.1630, i ett sammanträdesrum tillhörande Nya Djurgårdsvarvet, upplästes nuvarande Befälslista. Kapten omtalade att den 13 augusti 2021 avled plötsligt vår Båtsman, Peter Ålund. På minnesstunden för Peter närvarade för Rydbergsgästarna räkning Kapten med fru, Sten och Inga Gattberg samt 2.e Styrman Håkan Granander.

Under hösten 2020 avgick Pelle Brandt som Backlagsförman Ost och ersattes av Anders

Isberg. Torkel Spindler blev ersättare till Anders Isberg som Tallyman nr 2.

Kapten nämnde vidare att vi för närvarande är 173 gastar inklusive 9 ständiga gastar. Gastarna fördelas på Ost: 107, Väst: 43 samt Syd: 23 st.

På grund av pandemin delade vi ej ut premier under 2020 dvs. premier till dels Marina Läroverket i Stocksund, dels till Öckerö Seglande Gymnasium.

Kapten nämnde vidare att Befälet har, sedan förra årsmönstringen, haft 10 protokollförda Skeppsråd varav 6 digitala (via Zoom).

Gastarnas ekonomi är god vilket redovisades av 3.e Styrman Göran Granath varför medlems-avgifterna på 250:- per år (juniorer 125:-) förblir oförändrade.

Årsstämman beslutade utse Befäl enligt förslag:

Kapten: Sten Gattberg, 1.e Styrman Bo Johansson, 2.e Styrman Håkan Granander, 3.e Styrman Göran Granath, Båtsman: Vakant, Kock: Claes Planthaber, Matros: Lars U:son Lundberg, Lättmatros: Anders Rudin, Backlagsförmän Ost: Anders Isberg, Vest: Ola Manhed (väljs av Backlag Vest), Syd: Vakant, Redaktör SkeppsOrder: Johnny Lund, Tallymän: Roland Blomgren, Torkel Spindler.

Kapten avslutade årsmötet kl. 1700 för skaffning på Klubbarnas Klubb med medföljande och gäster.

Håkan Granander

Hur skonertskeppet Heidi av Brantevik hamnade på väggen i Kivik....

Hemma i Kivik hänger en bokhylla i ekträ. Virket är mörkbrunt av ålder, vilket inte är så konstigt eftersom det bör vara närmare 160 år vid det här laget. Hyllan är snickrad av resterna från ett kajutbord, som en gång fanns ombord i skonertskeppet Heidi av Brantevik. Hur hamnade då vrakvirket i Kivik??



Den 5 juni 1916 seglade Hedi från Sandarne på Norrlandskusten med 186 famnar splitved för Fredrikstad i Norge. Den 8 juni låg man 22 nm SSO om Svenska Högarna. Då

kolliderade man med en drivande mina. Smällen tog i styrbordssidan, i höjd med fockmasten. Fockmasten och förriggen gick överbord. Hela förskeppet splittrades och gick i luften. Heidi hade däcksskans och två man låg till kojs och sov. En jungman, slungades rätt igenom skanstaket och hamnade på däckslasten svårt skadad. Den andre klarade sig mirakulöst bättre.

Storbåten var krossad eftersom den legat i skrån på skanstaket, men man hade även en mindre båt, som var oskadad. Besättningen, med den skadade jungmannen, gick i båten och rodde mot Svenska Högarna. Tjugotvå distansminuters rodd till fyrplatsen, dit man nådde påföljande morgon och kunde få hjälp av folket på ”Högarna”.

Heidis vrak flöt på trälasten. Förskeppet var bortsprängt, men halva skeppet var rätt intakt.

Samtidigt befann sig ett lag Möjafiskare på Gillöga sysselsatta med skötfiske (strömming). Där bland var min morfar Enok Carlberg f 1888, Långvik, Möja. Gubbarna blev snart varse att det låg och flöt en halv brädgård uti havet. Man begav sig ut med skötbåtarna mot vraket för att bärga hem lite av havets gåvor innan Tullverket (Tullen omfattade på den tiden även kustbevakningen) uppenbarade sig på fyndplatsen. Riggdetaljer, tågvirke, trävirke, viss inredning m.m. fann på så sätt sin krokiga väg och nya hemvist till Möja. Morfar Enok bärgade då bl a delarna av ett ekbord från kajutan. Egentligen ramen och benen, som sedan stod undanstuvade på logen hemma på Möja, innan jag återbördade det i form av en hylla till Österlenkusten.



Dessutom ett block från riggen..

Vraket av Heidi bogserades sedan in till Stockholm, där hon kondemnerades.

Vad var Heidi för ett skepp?

Hon byggdes som barkskepp på Gamla varvet i Göteborg 1864 för den berömda skeppsredaren G D Kennedy. Måtten var 42,8 x 8,6 djup 4,9 m och mättes till 235 svåra läster (1 läst = ca 2,5 ton)

1903 såldes Heidi för 12 000 kr till Lars Nilsson och ett partrederi i Brantevik. Befälhavare Nils P Nilsson 1903-1908 och Nils A Dahlberg 1908-1916. 1916 blev Ola Mårtensson Holm huvudredare.

1909 blev Heidi påseglad utanför Kullen av det åländska barkskeppet Mariehamn, och fick svåra skador. Hon reparerades dock och blev då omriggad till skonertskepp.



Det finns en fin modell av Heidi, som barkskepp, på Österlens museum. På Hoppets samlingar finns en tavla med Heidi som skonertskepp.

Anders Isberg

Några bilder från äldre da'r



Anteckningar om riggunderhåll på Marinens skonoter

Nedanstående anteckningar avser förhållandena under första halvan av 1970-talet.

Ögonsplitsarna på tågvirke som utfördes av Tackelkammaren i Karlskrona, som då skötte riggunderhållet, var av en speciell typ. Först gjordes ett vanligt instick med fulla kardeler, därefter togs några garn ur varje kardel för tirning. Med hälften av de återstående garnen togs ett andra instick. Därefter tirades trossen till en längd motsvarande en ”vanlig” splits. Sedan tunnades de kvarvarande garnen ut och märlades fast runt trossen. Slutligen kläddes splitsen.

Denna metod gav en snygg och stark splits – nota bene så länge klädningen var oskadad. Nöttes klädningen av och slackade upp återstod en ögonsplits med blott ett och ett halvt instick! Jag har dock inget minne av att någon splits drog. Men tillverkningsmetoden torde ha varit kostsam jämfört med en vanlig splits med tre eller tre och ett halvt instick. En kvarleva från tider då arbetskostnaderna var låga?

Alla ögonsplitsar i löpande riggen var utförda på detta vis, med undantag av har jag för mig splitsarna på katthakesstjärtarna, och så vevlingarna förstås.

Vad gäller vevlingar sattes dessa på 30 cm avstånd, kanske en kvarleva från skeppsgossetiden då besättningarna var yngre och kortare till växten. Annars är ju 14 tum vanligare. Varje vinter kasserades de fyra översta vevlingarna, och de återstående flyttades fyra steg upp, varvid de fyra understa nytillverkades. Detta medförde att halvslaget ej låg på samma plats på linan år efter år. Halvslagen bankades på plats med träklubba. Under en period var vevlingarna bara splitsade i förliga änden, i den andra lades tampen med ett bakhandsstek om vantet och snoddes därefter några glesa varv uppåt runt vantet och det hela bändslades fast. Anledningen var att någon chef ville att det skulle gå lätt att spänna vevlingarna. Emellertid var det i praktiken inte så lätt, då vev-

lingarna blev mycket hårda av den påstrukna stenkolstjären (Black Varnish). Att lätta på de av många fötter hårt ådragna halvslagen runt mittvantet och spänna någon centimeter, och sedan samsa halvslagen igen var lättare sagt än gjort. Därför återfördes den gamla metoden med två ögon. Då vantens vevlades på Tackelkammaren spändes de upp horisontellt i en jigg med rätt ”röstjärnsavstånd”, i bekväm arbets höjd. Ursprungligen vevlades på plats när fartygen riggades på våren.

I likhet med det relativt korta avståndet mellan vevlingarna, kanske också de grunda perterna på rån var en kvarleva från Skeppsgosseåkårens dagar. Pertridarna var enligt mitt tycke på tok för korta. Man stod ju nästan med knäna mot rån på vissa ställen, fast det är magen man vill ha där. Inte undra på att många elever känt obehag ute i perten. Även nockperterna var för grunda.

Då backstagen är ansatta hamnar samma del av wiremanteln runt blockskivan, och wiren slits hårt. Därför kortades manteln av cirka en fot i karbinhakesänden varje vinter, så att en osliten del av wiren hamnade i blocket nästa säsong. Man kunde av backstags-taljornas längd direkt avgöra hur gamla mantlarna var – korta taljor betydde nytillverkade mantlar. Samma förhållande torde också ha gällt storbommens dirkar, men jag känner inte till om samma förfarande tillämpades för dessa.

Som kuriosum kan nämnas att ursprungligen var backstags-taljorna vända åt andra hållet, enkelblocket med hundsvott var schacklat i manteln och dubbelblocket i däck. Detta medförde att dubbelblocket ofta skadades då dragningen i halande parten blev i alldeles för stor vinkel mot blocket. Därför vändes taljan, ett nytt öga svetsades fast vid rännstenen ett stycke för om det befintliga, och ett enkelt ledblock schacklades till nya ögat, vari taljans halande part skars.

Hundsvott förresten, eller hundsfott, betyder enligt Svenska Akademiens ordbok ”yttre könsdelar hos hynda” och ”(numera föga brukat) grovt, starkt nedsättande okvä-

dingsord, använt till eller om manlig individ; ofta ungefär liktydigt med: kräk, usling, kanalje, lymmel, fähund.” De sistnämnda fem orden torde väl i dag också kunna inordnas under ”föga brukade”.

Gaffelseglen (i bomull) var försedda med tre rev. Från skothornet upp till tredje revet var akterliket av wire; mellan tredje revet och pikhornet tågvirke. Hampliket gjorde det lättare att vika in detta föröver vid hamnbeslagning. Stagesegel och toppsegel hade under- och akterlik av wire, förlik av hampa. Wireliken var klädda och tränasade till seglen, en något ålderdomlig tillverkningsmetod. Stormstoren däremot hade hamplik runt om. Under denna period började på prov segel i terylen införas, först ut var jagare, fisherman och toppsegel. Erfarenheterna blev blandade. Segel sydda av Syversen visade goda resultat, segel av en annan tillverkare blåste ofta sönder. Inom parentes kan nämnas att skonernas allra första segel, handsydda i amerikansk bomullsdud, var tillverkade av just Syversen i Smögen.

När det i hårt väder var dags att reva storen tog man alltid andra revet direkt. Jag har inget minne av att ha seglat med enkelrevad stor, undantaget möjligen vid övningsrevning. För att minska tillverkningskostnaderna för gaffelseglen föreslogs att man skulle gå från tre till två rev, något som också infördes så småningom.

På prov användes någon säsong manilla-tågvirke impregnerat med Cuprinol till en stor del av den löpande riggen. Så länge tågvirket var torrt fungerade det bra, men i regnväder blev det halt som såpa. Till exempel kunde i en by klyversskot rappa genom händerna på de som halade, med brännskador som följd. Och att undvika att stoppare slirade krävde speciella åtgärder.

Dessa anteckningar kanske kan vara av intresse för någon. De är tagna direkt ur minnet, varför jag inte kan garantera att allt är riktigt ihågkommet, men det mesta torde vara nästan sant.

Lasse Bergman

RS Astrid Finne – RS Östergarn – TS Astrid Finne

Vad gammal bild kan berätta:

Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) köpte 1954 den norska livräddningskryssaren *Astrid Finne* efter en donation från Rederi AB Volo i Slite på Gotland. SSRS önskade döpa den till Gustaf Myrsten, rederiets grundare, men hans barn föreslog i stället *Östergarn* som namn.

Den 27 augusti 1955 var det dags för dop och stapelavlöpning. Jag hade fått min första kamera och hade den beredd. När vi närmade oss slipen blev det några bilder och sedan när *Östergarn* låg i sitt rätta element. Men på vilket varv skedde stapelavlöpningen? Frågan har följt genom åren och äntligen har den fått sitt svar!



Djupvik 27 aug 1955

Som sjöofficer och mångårigt ansvarig för Marinens skonorer *Gladan* och *Falken*, hade jag följt *Östergarns* väg till Öckerö och föreningen Mot bättre Vetande (MBV). Jag har också lärt känna Lennart Magnusson och Lennart Martinsson och fler andra i kretsen kring MBV.

Så en dag kom jag på att fråga föreningen MBV som jag vet köpte *Östergarn*. Vem om inte Lennart Magnusson är den rätte att fråga. Lennart fick tre fotografier och satte genast i gång att kontakta tänkbara kunskapare.

Lennart berättade allteftersom hur frågan framskred och vilka kontakter han haft. Den

som kom med ett troligt, till och med sannolikt, svar var Tore Hagman. Tore har bland annat ett långt förflutet i SSRS och han tyckte sig känna igen Djupviks Varv!

För att få det bekräftat kontaktade jag Swede Ship Marine AB, Djupviks Varv. Reaktionen var omedelbar och svar kom både från vd Bo Axelsson och från Martina Lundqvist, HR-ansvarig, som båda bekräftade att bilderna är tagna på Djupviks Varv. Eftersom varvet utsattes för brand på 80-talet, försvann mycket av den gamla dokumentationen. Bilderna får nu komplettera deras arkiv.

Östergarn var stationerad i Herrvik på östra Gotland till 1987, med Harry Klingvall som skeppare, då hon ersattes av en livräddningskryssare i stål som fick samma namn. MBV köpte henne, riggade om henne till gaffelriggad ketch och döpte om henne till *Astrid Finne*. Sedan dess har hon seglat med ungdomar och deltagit i många Tall Ships' Races, ofta med framgång.

Astrid Finne (RS 43) byggdes som norsk "sjöräddningssköjte" 1937 på Anker & Jensens varv, i Vollen, Norge. Hon är en gedigen konstruktion med såväl stål som träspant. Man skulle kunna tro att hon är en Colin Archer, men så är inte fallet. Den som ritat *Astrid Finne* är Johan Anker, också känd för att ha designat draken. *Astrid Finne* har haft olika stationeringar som räddningssköjte, bland annat i Honningsvåg i Norge och under namnet *Östergarn* i Herrvik på Gotland för svenska Sjärräddningssällskapet.

Idag seglar *Astrid Finne* som skoleseglarfartyg i ideella föreningen Mot Bättre Vetandes (MBV:s) regi. Hemmahamn är Öckerö i Göteborgs norra skärgård. Föreningen startades under slutet av 1970-talet och andra fartyg som tidigare seglat för MBV är *Hawila* och *Gunilla*, den seglande gymnasieskolan. Numera utgörs föreningens verksamhet av seglarskolor vår, sommar och höst på *Astrid Finne*, samt lite olika småbåtsprojekt i traditionell stil. Verksamheten fokuserar på att segla med ungdomar och utbilda ungdomar i segling.

Hon kan som mest föra sju segel, varav tre är flygande. För ifrån sett förs jagare, klyvare, fock, storsegel, stortopp, mesanstagsegel (MSS) och mesansegel. På klyvarbommen kan tre olika klyvare och en genua sättas. Hon har hissbara gafflar och ett fast toppsegel. Ombord finns plats för en besättning på 17 personer. Uppdelat på fem befäl och tolv elever. Befälen bor i kajutan och eleverna bor i mäss och skans.



Astrid Finne MBV 2021

Somrarna är fulla med spännande seglarskolor både för nybörjare och fortsättnings elever. Inför varje säsong presenteras ett seglingsprogram med sommarens rutt och anmälningsmöjligheter till seglarskolorna. *Astrid Finne* har dessutom de senaste åren deltagit i flera Nordisk Seglats och Tall Ships Races och det många gånger med framgång.

Det är med tacksamhet och glädje frågan har fått svar. Tack alla som bidragit och särskilt då Lennart och Tore som gjorde att jag fick kontakt med Swede Ship AB.

Sten Gattberg



FLAGGAN I TOPP

November

-

December

-

Januari 2022

26 Nina Hillgren	55	O
31 Göran Pousette	75	O

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 joegranath@gmail.com

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2021 är 250 kr, för juniorgästar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund
Stockholmsv. 62
122 62 ENSKEDE
kkjolu@gmail.com
070-200 80 75

Claes Planthaber
claes.planthaber@gmail.com
070-532 48 20

Lars Bergman
lars.h.bergman@gmail.com
070-590 44 23

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
Engelsk sjömanskniv	800:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st

Korrespondenskort fyrmastbarken, med kuvert, 8 st NYHET! 150:-
Vykort skonert med kuvert 10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-) 10:-
Boken "Sjöstycken" 250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok" 200:-
Boken "Jag ville inte dö, jag ville bara leva" 200:-
Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgästarnas 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.

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 f6abian@icloud.com
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38 hakan.granander@gmail.com
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64 joegranath@gmail.com
Båtsman	<i>vakant</i>	
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	Anders Rudin	070-795 85 96 anders_rudin@yahoo.com

Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 03 20 anders.t.isberg@telia.com
Sydskusten	Vakant	
Västskusten	Ola Manhed	073-697 36 08 olamanhed@gmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	info@rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath Malma Ringväg 1 756 45 Uppsala