



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGÄSTARNA
Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 92
Nr 2

Redaktion
Johnny Lund
Lars Bergman

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

April
2024

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

ÅRSMÖNSTRING 2024!

Sverige blev medlem i NATO den 7 mars med allt vad det kan innebära. Främst är det dock ökad säkerhet i en försvarsallians bland annat tillsammans med våra nordiska grannländer. Marinen får utökade uppgifter och behöver anställa fler samtidigt som nya fartyg tillkommer. Det innebär fortsatt behov av grundläggande fartygsutbildning, sjömanskap och navigeringsutbildning – sextanten ingår fortfarande i kravet på nautisk kompetens! Skonerterna behövs!

Ytterligare ett år har förflutit med ett utdraget och brutalt krig i Ukraina. Ostkustens Backlag har och kommer att ha sedvanliga och uppskattade Backlagsträffar med omkring 20 Gastar med gäster. Västkustens Backlag får återkomma. Nya gastar mönstrar på, bara nu i mars fyra! Jag hälsar dem välkomna och hoppas att trenden fortsätter.

I år blir det en traditionell *Årsmönstring den 5 maj* på Nya Djurgårdsvarvet vid gaffelmasten. Lunchen intar vi i Klubbarnas Klubb på Nya Djurgårdsvarvet. Restaurang Skroten sköter mat och servering av den traditionella värmenyn med gubbröra och inkokt lax med dryck. Det

medför dock att priset blir högre än tidigare men vi får vara i den trevliga lokalen och att Skroten sköter allt.

Skeppsorder, nu på 92:a årgången, fortsätter – om och så länge ni Gastar bidrar – med fyra nummer om året. Förutom denna Skeppsorder kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på www.rydbergsgastarna.se

För att inte missa något av allt detta – betala månstringsavgiften 250 kr till plusgirokonto 5 50 66-5 före 30 april! Glöm inte att ange avsändare.

Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen!

Blivande sjömän utbildas bland annat på våra vinterseglande ”uteseglare” *Gladan*, *Gunilla* och *Älva*. 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. *Gladan* är nu på hemväg från Kanarieöarna med en blandning av militära och civila elever. *Gunilla* är på väg från Karibien och *Älva* på hemväg från Teneriffa.

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

ÅRSMÖNSTRING 5 MAJ 2024 FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Samtliga Gastar **kallas** härmed till **årsmönstring söndagen den 5 maj kl 1200** och medföljande gäster inbjuds. Samling på kajen vid flaggstång försedd med gaffel på **Nya Djurgårdsvarvet**, vid Beckholmsbron från kl 1100.

Ta spårvagn nummer 7 till hållplats Skansen, gå mot Beckholmen. Från söder går Djurgårdsfärjan från Slussen/Skeppsbron till Allmänna Gränd, gå därifrån mot Beckholmen. Före bron, gå in genom grindarna och följ stranden.

Efter mönstringsceremonin håller Gastarna sitt formella årsmöte i separat lokal.

Gästerna samlas för en sherry i Klubbarnas Klubb där även den traditionella måltiden – gubbröra följt av inkokt lax med vitt vin/lättöl/vatten – intas.

Priset för måltiden är **725 kr/person** (skeppskassan kan inte subventionera mer).

För deltagande i själva mönstringen krävs ingen anmälan i förväg.

Måltidsanmälan görs senast måndag den 22 april till *1. Styrman*. Måltidsavgiften, 725 kr/person, betalas samtidigt till **plusgirokonto 5 50 66-5**. Glöm inte att skriva ändamål (Mönstring 2024) och egget och ev. gästs namn.

Väl mött – Välkomna!

Sten Gattberg/Kapten

ÅRETS JUBELGASTAR

Johnny Lund
Ola Manhed

Gladan 1974
Danmark 1974

Finns Gast som seglat före 1974 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig i samband med anmälan till eller vid mönstringen.

Nypåmönstrade Gastar

2024

Göran Fagerberg	O	Gladan	1960
Christer Lindvall	O	Albatross	1960
Bertil Sjöholm	O	Gladan	1966
Hans Thornell	O	Falken	1966

2023

Carl-Magnus Sörensson	O	Gladan	1959
-----------------------	---	--------	------

Välkomna ombord!

Kalendarium

Manusstopp Skeppsorder 3/2024	måndag	29 juli
Backlag Ost	onsdag	23 oktober
Backlag Ost	torsdag	21 november

Backlagsmöte Ostkustens Backlag 14 februari.

Återigen var det dags för vårt Backlagsmöte på Drottning Victorias Örlogshem. Årets första möte samlade hela 24 gästare runt backlagsbordet. Det är mycket glädjande att konstatera att vi sedan förra våren varit allt fler som lagt till vid DVÖ för att träffas – aldrig färre än 20. Dessutom har det tillkommit nya gästare. Så även denna gång då vi hälsade Carl-Magnus Sörensson välkommen i besättningen. Carl-Magnus, som seglade på Gladan 1959, gav en trevlig och livfull presentation av sig själv och detta sitt "elddop" till sjöss. Vi räknade också in Staffan Kvarnström och Anders Högström som gäster och även de ligger nog i märket för att mönstras in som gästare. Erik "Jerka" Holmgren syntes också åter i kretsen efter att varit på driven (oförskyllt) en tid. Allt

var upplagt för en god stämning; bra skaffning, lysande skönsång med paradnumret "Än en gång därän" och några riktigt bra bidrag med "skepparhistorier".

Kvällen höjdpunkt var att Per Edwin Berger berättade om: **Min morfar, marindirektören Tore Herlin, som jag känner honom.** Ett synnerligen intressant föredrag med vidhängande bilder om en förgrundsperson inom vår marina historia. Som alla vet var ju Herlin bl a ansvarig konstruktör för Skonerterna. Mycket uppskattat.

Anders Isberg
Backlagsförman Ost

Sommar med *Hans Majestäts skepp Najaden*, del 1

Denna text är från tidskriften Longitude nr 15 1979. Författaren hette Hans Forsell. Han fortsatte sedermera som officer i flottan och var bl a chef för minröjningsflottilj på 50-talet.

Den svenska örlogsflottan rekryterade fram till år 1936 sitt däcksmanskap nästan utslutande via den ärevördiga Skeppsgossekåren, med utbildningsplatser i Karlskrona och Marstrand. Skeppsgossarna anställdes som fjortonåringar och gick i skola i land vintertid, då man också kompletterade den sjömilitära uppfostran med vissa ordinarie skolämnen, svenska, kristendom etc. Sommartid gick man till sjöss och bemannade flottans segelskolfartyg.

När nu denna kår skulle slopas för ett modernare anställningssystem måste de ännu inte "karlskrivna" årskullama kompletteras under de sista sommarseglatserna, så att man fick fulltaliga besättningar. Det är här undertecknad kommer in i bilden, i egenskap av sextonårig skolgrabb i *HMS Najaden* sommaren 1938.

I juni 1938 embarked på *Jarramas* och *Najaden* i Karlskrona ett femtiotal skolynglingar, som under den förklemmande benämningen schottar - egentlig betydelse obekant - tillsammans med dubbelt så många salta måsar - av det franska ordet mousse för skeppsgosse - skulle utgöra "kött", manskap i fartygen. Till stor del var dessa schottar bleka akademikersöner, som lockats med en frisk och manlig sommartillvaro. Till viss del rörde det sig om sjöofficersöner, som fick sig till livs hänfödda beskrivningar av segelfartygstillvaron, upplevd från gunrumperspektivet.

Gemensamt för dem alla, oavsett bakgrund, var att de av måsarna betraktades som kompletta oduglingar som skulle behandlas därefter. Under den två månader långa sjöexpeditionen framtonade bara en eller två schottar med sådan pondus och osårbarhet att de kunde förväxlas med en mås. Besättningarna på de två samseglande fartygen kände inte varandra bättre än att

en mås på *Jarramas* nästan alltid kunde identifiera en schotte på *Najaden* bara på gester och utseende - och vice versa.

Skeppsgossarna var i ungefär samma ålder som skolpojkar, men de besatt naturligtvis i kraft av tidigare erfarenheter och i egna ögon en enorm kunnighet och överlägsenhet. De hade dessutom genomgått dåtidens pennalistiska behandling av tidigare äldrekursare och måste givetvis nu avreagera denna misshandel på grönöglingarna.

Jarramas och *Najaden* var fullseglande skepp, riggade och utrustade nästan exakt som sina föregångare inom 1600-talets svenska örlogsflotta. Detta innebar avsaknad av alla moderna hjälpmedel i form av vinschar, ångdrivna spel eller övriga energibesparande manicker. Enda offret på nyare tiders tekniska altare var en radiomottagare för väderleksrapporter och en liten nödsändare som drevs med en pedaltrampad dynamo.

Allt sköttes för hand och med insats av erforderlig mängd "kött". Segelsättning, lättning, livbåtsmanöver, ankring, allt skulle dessutom ske snabbt, mycket snabbt. I en lastseglare av motsvarande slag kunde en relativt fåtalig besättning ta en topp i taget, men här skulle revningar och vändningar ske med hög fart - och besättningen var dimensionerad därefter.

Varje fartyg hade över 100 man ombord. Befälsskiktet utgjordes av cirka femton personer: 4-6 officerare, ungefär lika många underofficerare i traditionella befattningar som uppbördsstyrman, uppbördskeppare, väbel etc, samt ett antal underbefäl: högbåtsmän och korpraler. Resterande cirka 80 man bestod alltså av måsar och schottar, som alla trängdes i ett enda stort utrymme, den så kallade trossbottnen.

För oss tedde sig på den tiden den tredjedel av fartyget som upptog officersutrymmen som en ocean av bekvämlighet. Även underofficersdelen var ytterligt komfortabel i våra ögon, trots att vi visste att en gammal styrman av utrymmesbrist fick bo i arresten - när den var ledig. Till och med korpralerna, salta karlskrivna underbefäl

med förtroendjobb som båtsmän eller kokkar, disponerade i vissa fall enmanshytter. Det vill säga diminutiva krypin som vårdades ömt som helgedomar av sina invånare. Många år senare var jag ombord i *Najaden* igen och konstaterade hur ytterligt trånga också dessa privilegierade befälsutrymmen i verkligheten var.



Trängseln på det knappa däcksutrymmet var enorm

Trängseln var alltså enorm och samtligt manskap huserade i hängkojer som nattetid gnagde mot varandra, packade som sardiner i en låda. Ett starkt minne från denna trångboddhetens sommar var det alldeles egna utrymme på halvannan kvadratmeter på durken långt nere i hålskeppet som en förrådsman fått sig tilldelat bland ostar, mjölsäckar och tågvirke. Vad man avundades honom hans lilla privatliv.

Vi kom alltså ombord en vacker försommardag och fick en vecka på oss att under vaksamma ögon stuva våra persedlar på rätt sätt i den låda som var ens skåp, att lära oss rutin och fartygsrengöring och att framför allt plugga in de cirka trehundra sladdar som hörde till stående och löpande rigg. Vi förhörde mot veckans slut och skulle utan att tveka kunna identifiera alla tampar, först i dagsljus och sedan också i bekmörker, efter känsel och beläggningsplats. Ve den schotte som inte visste hur dämpgårdingarna löpte eller att

bramtopplanta var belagd på röd knap i märsen och inte fick röras.

Sen var det förstås idelig träning i äntring i vanten och utliggning i pertema på rårna. Man fick lära sig att bokstavligen rinna upp i märsen, påjagad underifrån av de välövade mäsarna. Och sedan äntra ner igen med den speciella färdighet som går ut på att man studsar ner på velingarna, vantens trappsteg. Gick det för långsamt, trampades man utan förskoning på fingrarna av någon skeppsgosse ovanför. Någon svindel blev det aldrig tid till.

Vi tilldelades förstås skeppsnummer, som för var och en exakt angav vilken syssla han hade vid manöver, förutom att numret också på vanligt sätt hänförde innehavaren till vakt och vaktkvarter, backlag, rengöringsstation etc. De erfarna mäsarna hade naturligt nog de "svåraste" numren, märsskeppare, bramgastar eller signalmän, medan vi nybörjare fick nöja oss med nummer som placerade oss på däck och till undersegel, i bästa fall som märsssegelsgastar. En ovansklig ära för någon pigg schotte var att vid vakans befordras till bramgast. högst uppe i riggen.

Dessa skeppsnummer var komponerade enligt ett traditionellt och synnerligen hållbart system. Varje topp, det vill säga varje mast, hade sin nummerserie: Fockmast 200, stormast 300 och kryssmast 400. Inom varje serie angav de enskilda numren fördelning till plats i riggen eller på däck. Skeppsnummer 205 var till exempel för märsgast och 211 för bramgast med uppgifter att vid sättning och bärgning av segel arbeta på märsråns respektive bramråns styrbordshalva. Ojämna nummer är ju styrbordsnummer enligt gammal regel.

Men om enbart styrbords vakt var engagerad i manöver, måste ju också babordshalvan av riggen bemannas och därför hade man en viss nummerserie för till exempel "andra delens märsgastar" med position om babord och med nummer 253, 255 etc. Den tränade officeren kunde alltid identifiera till skeppsnummer en för honom i övrigt okänd gast efter hans jobb i riggen. Gamla inspekterande amiraler

brukade bravera med att påpeka, att skeppsnummer si och så inte behärskade sin bolin eller sina beslagsband på rätt sätt.

Men ett skeppsnummer angav inte bara en syssla vid segelmanöver. Varje man skulle också veta exakt vilka tampar han i tur och ordning skulle rusa till och hala i vid genomvindsvändning, undanvindsvändning, sättning eller bärgning av extra-segel, ankarlättning, livbåtsmanöver eller förtöjning.

Egentligen skulle det i varje rutinbetonad manöver räcka med att vakthavande officeren i sin megafon ropade ut någon märgfylld order och sedan skulle följa en sekvens av åtgärder. Ett myller av gastar skulle rusa fram och tillbaka på däck, till synes planlöst men i själva verket efter ett väl inövat logiskt mönster.

Fullständigt obegripliga var dessa ordertermer till en början för oss. Man förstod innebörden efter hand och till slut tänkte man inte alls på orden som sådana utan bara på vad de innebar i praktisk handling. Jag minns fortfarande med en ilning av förtjusning en del av dessa gamla befallningar, dessa frimureriskt mystiska ramsor på nedärvt sjömansspråk. "Hal dör lovarts brassar, underrå toppplantor och racktaljor - hal ut bolinerna..."

Efter en vecka ombord skulle besättningen föreställa någorlunda intrimmad, och efter några kortare övningspass på Karlskronas yttre redd stack vi iväg till sjöss. På den tiden och i den åldern var man inte så resvan som i dag och följaktligen såg man fram mot en seglats till Danmark och Tyskland med stora förväntningar.

En hel del färdighet bland brassar och skot skulle man så småningom hinna få, men redan i startögonblicket påtvingades vi en manöver av ovanligare slag, som med ens gav oss nybörjare en känsla av oändlig erfarenhet. Vår lilla radiomottagare hade varskott om en orkanby med kurs mot södra Blekinge. Vi låg vid Aspö och förberedde lättning, men fick i stället i all hast bärga bramstänger och bramrår för att minska riggen och kappsejningshotet - en

relativt komplicerad manöver även för rutinerade råsegelsgastar.

I korthet innebar den att man minskar den stående riggen med en tredjedel:

Bramseglet najas loss från bramrån och firas i däck. Bramtopplantor och brassar manövreras så att rån kommer i vertikalläge och kan tas i däck. Bramstången, mastens översta del med fäste i bramsalningen och fixerad i sitt läge med vant och stag, skall lyftas upp en bit och sedan varligt firas i däck utan att hänga upp sig i virrvarret av riggdetaljer.

Orkanbyn passerade oss på så stort avstånd att jag i efterhand misstänker att befälet utnyttjade hotet som en förevändning för en annars svårgenomförd och tidskrävande duvning av elevema.

Mitt allt överskuggande minne från den första tiden i rum sjö på väg mot Kolberg vid tyska östersjökusten - och under större delen av tiden ombord - var inte sjögång, seglingsmanövrer eller segelexercis, utan jobbet som backlagsman. Manskapet var indelat i backlag, matlag om cirka åtta man i varje. Backlagsförman var en erfaren skeppsgosse med ansvar för att var och en i laget fick sin mat. Men den som gjorde arbetet var backlagsmannen. Hans syssla skulle vandra veckovis mellan medlemmarna i backlaget. Han riggade upp backlagsbord och fällstolar, dukade fram de nötta backlagskärlen, hämtade mat i backlagskönen, "dukade av" - och diskade. Denna backlagsdisk kan ännu efter årtionden få mig att vakna med ett ryck ur sömnen.

Under gång åt - "skaffade" - ena vaktens fyra backlag åt gången. Efter maten hade man någon kvart eller halvtimme på sig före vaktombyte eller nya övningar. Durken på trossbotten belamrades av snabbt insomnande måsar och schottar i skön blandning, med undantag av fyra arma backlagsmän. Matrester, tallrikar, muggar och bestick hyvades ner i backlagets stora soppkärl. Sålunda tungt lastade knegade backlagsmän med trettio mans disk i mer eller mindre svår sjögång eller i bästa fall bara en ständig fartygslutning upp på däck. Alla samlades vid "diskhon" för ut på lä

gångbord.

Denna diskplats bestod av en halvannan kvadratmeter stor däcksyta på akterkant av toaletten. Den var asfalterad, avgränsades från det rena. blanksvabbade däck med några trälister och hade ett spygatt ut mot sjön. Diskvatten, kallt saltvatten, fick man pumpa upp ur havet och efter snabb avsköljning av matresterna fylla i soppkärlet.

Trettio mans backlagsutrustning "diskades" i rasande fart under allmän trängsel mellan backlagsmän som satt på huk för att hålla balansen. Hade man otur skedde en genomvindsvändning mitt under disken. och då måste alla samla ihop sina prylar och flytta över till nya lä gångbord och fortsätta där.

Diskborste eller rengöringsmedel existerade inte. Det enda man hade till hjälp var en kombinerad rengöringstrasa och torkhandduk, som gick under den talande benämningen svettragg. Varje vecka gjorde backlagsförmannen inspektion och nåde den backlagsman som då i veckans villervalla driftat någon kniv eller sked via spygattet eller hade en illaluktande svettragg - hur nu det skulle kunna undvikas i längden.

Vid sådan upptäckt hände minst två ting. Dels kommanderade backlagsförmannen, mån om allmän ordning och renlighet, "Spänn din djävel" - och man fick böja sig fram, förmannen tog ett stadigt tag med ena handen över ens nacke och utdelade med den andra ett antal rapp på ändan. Dagen bet hårt och ofta. Dels fick man ersätta det förlorade och vid utkvitteringen hos en bister förrådsman kunde gärna ett nytt rapp utdelas. Ofta fick man dessutom som extra straff att vara backlagsman en vecka till.

Naturligtvis hade genast vid ombordkomsten backlagsmän uttagits enbart bland oss schottar. Och den fördelningen kom att gälla större delen av expeditionen. Ytterst få måsar gjorde någon backlagsplikt, och hände det, så var det i regel på grund av någon förseelse.

Efter några veckors slit som backlagsman kunde jag lova mig själv - jag minns

det fortfarande tydligt - att åtaga mig jobbet som ensamjungfru i ett storhushåll i land, bara jag fick varmvatten, diskmedel och utrymme.



Salta måsar poserade gärna

Backlagsförmannens största ansvar var att se till att alla fick sin mat. Efterslänrare från rortörn eller utkik fick inte komma till ett tomt bord. De tog nog sin uppgift på allvar; rättvisebegreppet var hårt inarbetat i skeppsgossekåren och utsträcktes också till oss schottar. Men det kunde ta sig egenomliga uttryck. En enda gång under sommaren hände det att vi undfägnades med en sådan oerhörd lyx som färska jordgubbar. Det slumpade sig emellertid för min del så att denna måltid begicks under insegling i hamn någonstans och jag hade av någon manöver fördröjts i riggen - och jag var för en gångs skull inte backlagsman. Förvåntansfullt äntrade jag ner till de kulinariska fröjderna. Backlagsförmän hade gjort sin plikt. En jordgubbe fanns kvar.

*

(Fortsättning följer/Red.)



FLAGGAN I TOPP

April

9 Björn R Lindgren	75	O
21 Håkan Wallin	85	O

Maj

14 Torbjörn Bragderyd	70	O
-----------------------	----	---

Juni

23 Bengt Malm	80	O
14 Lars E Blomqvist	80	O
29 Shahin Olesen Eghraghi	50	O

Juli

12 Björn Ericson	70	O
28 Jan Svanström	80	O

Augusti

9 Lennart Lundh	85	V
12 Michael Jorsback	70	O
26 Jan Engström	85	O

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till anders_rudin@yahoo.com

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2024 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Pg 5 50 60-5. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund
Stockholmsv. 62
122 62 ENSKEDE
kkjolu@gmail.com

Lars Bergman
lars.h.bergman@gmail.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



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:-
Engelsk sjömanskniv	1.350:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Korrespondenskort fyrmastbarken, med kuvert, 8 st	150:-
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

Allt kan beses på vår hemsida www.rydbergsgastarna.se/slabbkistan och beställas 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.

Aktuella uppgifter om Befålet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 7382 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 3361 f6abian@icloud.com
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 3038 hakan.granander@gmail.com
3:e Styrman	Anders Rudin	070-795 8596 anders_rudin@yahoo.com
Båtsman	Jan Persson	070-379 4880 drjan.persson@gmail.com
Kock	Michael Jorsback	070-218 2260 mikjor@gmail.com
Matros	Nils Larsson	073-962 6399 nickel@telia.com

Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 0320 anders.t.isberg@telia.com
Sydskusten	<i>vakant</i>	
Västkusten	Ola Manhed	073-697 3608 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 Anders Rudin Karen Blixens Gata 7 168 44 BROMMA