



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

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

Årg. 92
Nr 4

Redaktion
Johnny Lund
Lars Bergman

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

November
2024

KAPTEN HAR ORDET

Rydbergsgastar!

Hösten 2024 har bjudit på mycket. Främst är det glädjande att så många hörsammat kallelserna till Ostkusten Backlag. Dessutom är det ett flertal nypåmönstrade som kommit till Backlagen. Hösten har varit osedvanligt varm och jag hoppas alla kunnat njuta av den.

Sedvanligt har vinterseglarna lämnat de nordliga farvattnen för de varmare och utbildningsvänligare.

Briggen Tre Kronor av Stockholm är säkrad för fortsatt verksamhet i Sverige och Stockholm. För driften svarar rederiet under ledning av skeppsbyggmästare Korhan Koman med en ny styrelse. Arbetet är nu inriktat på ekonomi, samarbeten, ruttplanering och besättningsplanering för säsongen 2025.

Ett Minnesblad är framtaget att användas för hyllning eller till minne. Den som vill tacka eller lämna gåva/minne kan sätta in pengar på vårt pg-konto 5 50 66-5 med angivande av namn och ändamål.

ÅRSMÖNSTRINGEN 2025 kommer att hållas söndagen den 4 maj.

Låt minnena av segelfartygen hållas levande - slut upp till Backlagsträffarna!

God jul och Gott Nytt År tillönskas Gastarna!

Sten Gattberg

Kalendarium

Backlag Ost	torsdag	21 november
Manusstopp Skeppsorder 1/2025	måndag	13 januari
Backlag Ost	onsdag	12 februari (prel.)
Backlag Ost	torsdag	13 mars (prel.)
Årsmönstring 2025	söndag	4 maj

Fullsatt Backlag på Drottning Victoria!

Onsdagen den 23 oktober var det fullt hus på DVÖ. Tjugosju (27) deltagare samlades kring borden. Lite trängsel måhända, men finfin stämning under kvällens Backlag. Till detta bidrog inte minst Robert Lindstein, som målande berättade om ”Hur 14 (eller var de 13?) indonesiska sjömän fick var sin Walleniusoverall”. En spännande verklighetsskildring om hans självupplevda räddningsaktion i Malackasundet. Heders!



Tre nya medlemmar hälsades välkomna: Anna Augustsén (*Gladan* 1990 och *Falken* 1992), Tom Roeck Hansen (*Falken* 1952-53) samt Ulf Larsson (*Gladan* 1963). Anna hade rekryterats av Malin Leffler, som också var med första gången. Det är glädjande att konstatera att alla Backlag de

senaste året samlat en bra bit över 20 deltagare. Inte illa!



Nästa Backlag den 21 november kommer också att bjuda på ett intressant föredrag av vår egen doktor Jan Persson kring forna sjömans farsot: *Skörbjugg*

Anders Isberg
Backlagsförman Ost

SITREP HMS Falken 241106

K1 09.40 *HMS Falken* förtöjt i Cartagena efter ett dygn till ankars med rengöring, alle mans bad, fortsatta elevarbeten med elevtampen samt utbildning i hur att agera som ankarpost och hur man pejlar.

Det har varit en innehållsrik period allt sedan eleverna från Törnströmska gymnasiet i Karlskrona mönstrade ombord, sent måndagen den 21 oktober. Nu är vi åter tillbaka

i Cartagena med intryck och summering efter nästan 3-veckors utbildningsexpedition, med besök i Barcelona och La Maddalena. Men ytterst och framförallt med de samlade erfarenheterna av den utbildning som alla i besättningen har kunnat ge eleverna under tiden ombord, allt från rullande sjövaktsystem till handfast sjömanskap och allt däremellan.



Från att eleverna i början var relativt sjösjuka, med svårigheter att kunna arbeta och ta in utbildningen fullt ut, till att under resans gång vara en del i besättningen och med stora leenden kunna arbeta med tampar och segel, agera rorgångare och utkik mm har visat att alla har på olika sätt vuxit in i sin roll ombord *Falken*.

Nu återstår återställning av fartyget, erfarenhets genomgång, rent skepp och på fredag reser eleverna hem igen och fortsätter sina studier på gymnasieskolan.

Nästa elevperiod blir vecka 448 till 450 då OP-eleverna kommer att segla med *Falken* och därmed ta sig ut ur Medelhavet med fortsatt segling mot Kanarieöarna för att, bland annat, få sin praktiska utbildning och tillämpning i astronomisk navigering.

Med dessa ord tackar besättningen för att ni har följt *HMS Falken* under elevperiodens alla delar.

Besättningen mår bra och hälsar!

Peter Jeppsson
Sekond
HMS Falken

Fyrmastbarken *Abraham Rydberg*

Text funnen i Besättningens arkiv. Författare okänd.

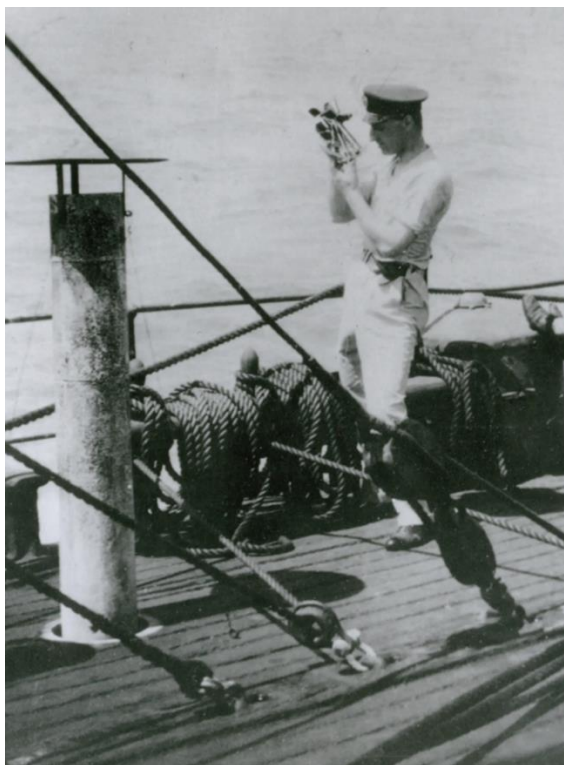
Rydbergiska stiftelsens direktion beslöt vid ett sammanträde den 30 augusti 1928 att förlägga utbildningen till världshaven ombord i ett lastförande skolskepp.

Överläraren Sune Tamm befullmäktigades att i Staterna inköpa lämpligt fartyg. Så skedde den 28 november 1929. Köpet rörde fyrmastbarken *STAR OF GREENLAND*. Hon var byggd 1892 som *HAWAIIAN ISLES* i Glasgow by Connel & Co för mr O Nelson, som befraktade henne på sockertraden mellan Honolulu, Amerikas västkust och Sydamerika.

År 1900 såldes hon till Welch & Company som behöll henne till 1906 då hon övergick i Matson Navigation Companies ägo (San Francisco). 1909 köptes hon av The Alaska Ockers Association och fick namnet *STAR OF GREENLAND* (?). Hon sattes in på traden Alaska – San Francisco med lax under sjutton år. När rederiet 1926 började minska sin flotta lades hon upp i S F och utbjöds till försäljning.

Fartyget inköptes av kapten Tamm som seglade henne runt Hornet med barley (korn) till Dublin, dit hon anlände i maj efter 124 dygn i sjön. Färdiglossad den 26 juni satte AR kurs mot Göteborg, dit hon anlände 7 juli.

Efter ett år var den nya inredningen klar och den 31 augusti avseglade *ABRAHAM RYD-BERG* med 40 elever ombord till Wallaroo för vetelast. En resa på 94 dygn.



Kn Sune Tamm tar solhöjden

Fram till WW II gick hon på vetetraden. Hon seglade utanför spärren till 1942 då hon såldes till Portugal, då någon elevutbildning inte kunde bedrivas under rådande krigsförhållanden. Nye ägaren var Julio Ri-eiro Campus, Oporto, som döpte om barken till *FOZ DE DUORO* och satte in henne på traden Portugal – Sydamerika. Riggen minskades och hon fick två 750 hp dieslar och två propellrar som gav henne en fart av 10 knop.

Sedan hon tjänat ut höggs hon upp i Italien.

.....

Fartygets längd var 79,5 meter, bredd 13,2 meter, djup 7,2 meter, dräktighet i register-ton 2 345 och lastförmåga 3 300 ton.

Läs mer i boken "*Fyrmastbarken Abraham Rydberg*" skriven av Bertil Jacobsen år 1936. Boken finns på Kungliga Biblioteket. Rydbergsgastarna har ett exemplar till kommande försäljning. På Bokbörsen finns ett exemplar, pris 380 kr.

Nils "Nicke" Larsson

SJÖSPRÅK

BRÅBÄNKAR

Vad var en bråbänk? En krängningsbrygga för kölhalning av fartyg som behövde göra bottenjobb. En ständig ström av fartyg behövde kölhalas och det fanns ofta flera bråbänkar längs städernas kajer, med tillhörande gångspel och ginor (fyrskurna taljor), klara att ta emot reparationer från handels- och örlogsflottorna. Bråbänken höll emot skrovet vid kölhalningen. Det måste först tömmas på barlast och stöttas upp inom-bords. Grova tåg sträcktes utanpå skrovet från landsidans reling runt hela botten upp till sjösidans röst. Ginorna fästes i undermasternas salningar. Bottenarbetena gjordes från arbetsflottar förtöjda på utsidan. Vid kölhalning blev sjösidan av fartygets botten i det närmaste lodrät och man fick då en bekväm arbetsställning jämfört med senare tiders torrsättning på slip eller i docka, då botten måste drivas uppåt. Kanske något att fundera på...

På Skeppsholmen i Stockholm finns Norra och Östra Bråbänken, men de borde väl heta Bråbänken?

FÅ BUKT MED

Allt oftare hör man uttrycket komma till bukt med. Men det heter ju få bukt med. Det handlar om att kvajla upp vajer. Gör man fel får man ett slag på käften. Gör man rätt och lägger varannan bukt uppochner/innanför så får man bukt med vajern. Samma gäller vattenslang, men den är ju inte lika våldsam. Om folk kunde det här knepet skulle vi slippa alla hopplösa slangvindor som man inte vet hur man ska hålla och som dessutom ramlar isär, just när man ska ställa in den i sjappet.

FÖRKORTNINGAR

Det är mycket förkortningar att hålla reda på. Här kommer några:

AVO Allt väl ombord (kollat landström, läns och förtöjningar t.ex.)

Brt Bruttoregister-ton (volymmått = 2,83m³).

EPIRB Emergency Position Indicating Radio Beacon. Flyter upp om du inte hinner få den med dig när du överger fartyget.

ETA Estimated Time of Arrival

CCM Crowd and Crisis Management. Certifikat för hantering av skrämda passagerare.

DSC Digital Selective Call. Tränas på radiokursen. Kan även snabbaktiveras med en nödknapp på radion, men ger då bara fartygsnummer och position.

GMDSS Global Maritime Distress and Safety System. Larm via DSC och Epirb.

ISM International Safety Management Code

MMSI Maritime Mobile Service Identity (Sv. 265/266 xxx xxx), fartygets identitetsnummer för bl.a. DSC.

MT Metriska ton (viktmått = 1000 kg).

SMS Safety Management System enligt ISM-koden.

SOLAS Safety of life at sea. Sjöfartens internationella säkerhetskonvention.

VTS Vessel Traffic Service. Trafikservice i farlederna till större hamnar.

Red.

BARKSKEPPET WANLOCKS UNDERGÅNG

Den 16 juli 1918 gjorde fartygschefen på tyska *U92*, Kapitanleutnant Günher Ehrlich en kort notering i sin loggbok: "NW von Irland Swedischen Segler *Wanlock*, 777 ton, + durch Geschussfeuer" (där + står för "sänkt"). Det var inte skeppet *Wanlocks* första möte med en ubåt – men det blev det sista.

Järnbarken Wanlock hade levererats 1875 från London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co till ett rederi i London. 1903 köptes skutan av ett partrederi Råå, men fick behålla sitt namn. Från att ha selsatts "world-wide" övergick hon nu till den klassiska trä ut/kol hem-traden mellan

östersjöhamnar och brittiska öarna. Inte ens första världskriget kunde stoppa henne.

I mars 1918 sålde rååborna sitt vackra barkskepp till Rederi AB Vala (Otto Hillerström) i Helsingborg. Den 30 april, då *Wanlock* låg i Liverpool, övertogs befälhavarssyslan i henne av 35-årige John Andersson från Brantevik. Han var en synnerligen meriterad nautiker som fått betyget "Med beröm godkänd" vid sin sjökaptensexamen i Visby 1909. Han hade under hela sin sjötid bara varit mönstrad i seglare och hyste nästan hat till maskindrivna fartyg. Han hade senast fört befälet i barken *Gripen*, som med sina 1190 registerton var ett av de största träfartygen i svenska handelsflottan.

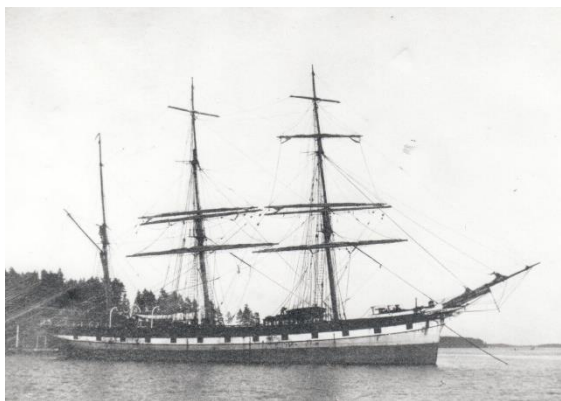


Kapten John Andersson

Fredagen den 31 maj 1918 avseglade *Wanlock* från Liverpool destinerad till Isafjord på Islands nordvästkust, med en last av 1100 ton stenkol. Vid middagstid på lördagen pejlades Fanad Point i S 11° V, bedömd distans till fyren 12 nautiska mil. Man styrde kursen NVtV ½ V. Det blåste en

laber ostlig bris och luften var klar, men på eftermiddagen blev det stiltje.

Klockan 20 rapporterade utkiken att han siktat periskopet på en ubåt om styrbord. *Wanlocks* besättning kallades på däck och efter skeppsråd sjösattes livbåten. Då besättningen rodde bort från *Wanlock* sågs ubåten hålla sig i närheten. Vid 23-tiden försvann den och besättningen gick då åter ombord på barkskeppet.



Söndagen den 2 juni klockan 07.30 prejades *Wanlock* av en engelsk patrullbåt. Hennes fartygschef kom ombord och granskade fartygshandlingarna. Det rådde fortfarande stiltje.

Senare samma dag, då *Wanlock* befann sig cirka 20 nautiska mil norr om Fanad Point, rapporterade utkiken på *Wanlock* en ubåt cirka fem kabellängder om babord. Kl. 15.20 slog plötsligt en granat i vattnet någon distansminut om styrbords bog. Projektiler började slå ner runt fartyget och besättningen kallades genast på däck. Livbåtarna sjösattes och besättningen övergav skeppet.

Livbåtarna låg kvar ett par distansminuter från barken. Beskjutningen pågick oavbrutet och besättningen kunde notera flera granatträffar i *Wanlock*. Efter ungefär en timma insveptes platsen i tät dimma och männen i livbåtarna förlorade barken och ubåten ur sikte.

När tjockan senare lättade kunde de inte upptäcka *Wanlock* och förmodade därför att hon sänkts. Kl. 17.30 satte livbåtarna segel och styrde mot Lough Swilly. Kl. 22.30 plockades besättningen upp av ett engelskt

bevakningsfartyg som landsatte den i Buncrana på Irlands nordkust.

Men *Wanlock* hade inte sjunkit. Hon hittades flytande av en brittisk örlogsmän som bogserade vraket till Buncrana, där hennes tolvmannabesättning åter kunde gå ombord. Men deras gamla skuta var svårt sargad, i synnerhet i poopen. Flera projektiler hade gått in genom styrbords låring och rivit upp däck. Den fina salongen, pentryt samt befällets hytter och mässar var ramponerade.

Wanlock reparerades provisoriskt och söndagen den 14 juli kunde hon återuppta den avbrutna resan till Isafjord. Bogserbåten som drog henne ut ur hamnen lade av bogserkabeln utanför Fanad Point, där *Wanlock* satte segel.

Tisdagen den 16 vid tiotiden, då *Wanlock* befann sig cirka 60 nautiska mil NV om Fanad Point, såg vaktens utkik kölvattenstrimman från en torped som passerade nära skeppets akter. Alle man beordrades omedelbart på däck och uppmanades att vara beredda att överge fartyget. Fem minuter senare dök en ubåt upp i övervattensläge 3/4 sjömil bort, akter om tvärs på barkens babordssida. Livbåtarna, som hängt utsvängda och klara, sjösattes snabbt och besättningen lämnade än en gång fartyget.

På ubåten bemannades kanonen på fördäck och den började skjuta mot *Wanlock*, innan livbåtarna kommit knappt hundra famnar från fartyget. När ubåten, efter en halvtimmas beskjutning, fortfarande inte lyckats sänka seglaren gick den upp mot livbåtarna. Fartygschefen beordrade *Wanlocks* befälhavare att komma över till ubåten för att visa upp fartygshandlingarna. Sedan dessa granskats av dess FC gick John Andersson tillbaka i livbåten. Ubåten gick nu närmare *Wanlock* och sköt henne i sank. Vraket försvann från havsytan kl. 11.15 och ubåten avlägsnade sig samtidigt från platsen

Livbåtarna satte segel. En jämn ostlig bris förde dem till Portnoo Pier i Donegal Bay, dit de anlände torsdagen den 18 juli klockan 16, efter 54 timmars segling.

John E Persson

Till Rederiet

Det är med ett beklagande som jag i all hast skriver det här brevet till Eder. Det beklagliga är att ett så litet missförstånd har kunnat leda till följande händelseutveckling. Det är min avsikt att Ni skall få den här rapporten innan tidningarna har hunnit skriva om den, eftersom de har en tendens att överdramatisera.

Missförståndet

Vi hade just fått lots ombord och den nye befälseven återkom efter att ha bytt från G- till H-signalflaggan. Han hade lite svårt att rulla ihop flaggan korrekt, varför jag hjälpte honom. Då jag kommit till sista delen sade jag "låt gå". Grabben, som är villig men inte något ljus, tvekade, varför jag repeterade ordern med högre röst. Just då kom Överstyrman ut från karthyttan, där han hade plottat position och tidpunkt för när vi tog lots. Eftersom han uppfattade att min order gällde ankaret, så vidarebefordrade han "låt gå" till 3:e Styrman på backen. BB:s ankare fälldes omedelbart. Det visade sig bli för mycket för bromsen när man faller ankaret under gång i full fart. Försöket att bromsa ankarspelet gjorde naturligtvis att BB:s ankare fick fartyget att gira i den riktningen, rätt emot en svängbro över en biflod. Brovakten visade stor sinnesnärvaro genom att öppna bron för mitt fartyg. Olyckligtvis glömde han bort trafiken, vilket resulterade i att en Volkswagen, två cyklister och en boskapsbil hamnade på fördäck. Besättningen håller just på att fösa ihop lasten från den senare, av ljudet att döma grisar. För att försöka stoppa fartyget fällde 3:e Styrman även SB:s ankare, för sent för att vara till någon praktisk nytta eftersom det hamnade i brovaktens manöverhytt.

Efter att BB:s ankare hade fällts slog jag Full Back på maskintelegrafan och ringde ner till maskinrummet för att beordra max varvtal back. Jag blev informerad om att sjöväntemperaturen var 17°C och tillfrågad om det skulle visas någon film i kväll. Mitt svar har inte i den här rapporten att göra.

Akterut

Tills nu har jag hållit mig till vad som skedde för ut på fartyget. Akter ut hade de sina egna problem. 2:e Styrman ledde överlämnandet av en akterlina till bogserbåten. Den plötsliga inbromsningen, orsakad av BB:s ankare, fick bogserbåten att köra in under aktern just som propellern började rotera full back. Styrmans snabba agerande att göra fast bogserlinan, innebar att bogserbåten sjönk först efter ett par minuter och det gjorde att dess besättning hann överge den på ett säkert sätt. Det är märkvärdigt men samtidigt som BB ankare gick i sjön blev det strömavbrott i land. Det faktum att vi just då passerade över något som kallas "cabel area" i sjökortet antyder att vi kan ha kommit åt något på flodbädden. Det var tur att kraftledningen som förmasten slet ner inte var strömförande, kanske beroende på att den hade ersatts av en undervattenskabell. Beroende på det plötsliga mörkret iland, gick det inte att se var den höga kraftledningsstolpen föll.

Följder

Jag blir alltid lika förvånad då jag ser hur utlämningar uppför sig vid smärre kriser. Lotsen t.ex. sitter just nu hopkrupen i ett hörn av min daghytt omväxlande skattande och gråtande, efter att ha konsumerat en hel flaska gin på en tid som är värdig uppmärksamhet i Guinness rekordbok. Bogserbåtsbefälhavaren å andra sidan reagerade så våldsamt att Stewarden fick förse honom med handbojor och låsa in honom i sjukhyttan.

Jag bifogar namn och adress på förarna och deras försäkringsbolag, som 3:e Styrman antecknade då han något brådstörtat drog sig tillbaka från backen. Dessa uppgifter underlättar då Rederiet skall kräva skadestånd för skadorna på lastlucka 1. Det tråkiga i den här historien är den inte hade inträffat, om befälseven insett att det inte föreligger något behov av lotsflaggor efter mörkrets inbrott.

Med vänliga hälsningar
NN
Befälhavare



FLAGGAN I TOPP

December

-

Januari 2025

1 Pelle Brandt	85	O
4 Erik Verde	60	V
7 Sven-Erik Sandell	85	S
16 Olof Pipping	70	V
20 Bo Langley	95	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

ÅRSavgIFT (Tidigare benämnd mönstringsavgift)

Avgiften för år 2024 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Pg 5 50 66-5. 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:-
Manschetknappar	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 Befälet

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
Sydkusten	<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