



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
**FÖR**  
**BESÄTTNINGEN**  
**RYDBERGSGASTARNA**

**Ship's orders for the Rydberg Crew**

Årg. 87	Redaktion	Ansvarig utgivare	Februari
Nr 1	Sven Dagberg Claes Planthaber	Sten Gattberg	2019

**Episoder i Plymouth och internationella förvecklingar**  
Med *Gladan* och *Falken* i Tall Ships Race 1990

**Jerker Schyllert lämnar Skonerthdivisionen**  
Thomas Falk presenterar sin gamle DC

**Rydbergiska Stiftelsen**  
Tommy Adamsson presenterar historik och dagsläge

**Sjöräddningen. Jour 8760 timmar om året**  
En sjöräddningsskeppare berättar

**Några minnen från segelfartyg**  
Med Stephan Gyllenhammar i skonare och fullriggare

**Den röda Falukorvens öden**  
En skröna om kosthållet i handelsflottan?

## **KAPTEN HAR ORDET**

### **Gastar!**

1929 är ett märkesår för Besättningen. Stiftelsen Abraham Rydberg beslutade att lägga ner den landbaserade delen av sjömansutbildningen. Nya riktlinjer för Stiftelsens verksamhet godtogs, innebärande transocean övningsresor och minskning av elevantalet. Fastigheten på Alberget såldes. Överläraren, löjtnant Sune Tamm, hade seglat Abraham Rydberg (II) till Cowes och där sålt henne. Överläraren bemyndigades att resa till Seattle för inköp av lämpligt fartyg. Den fyrmastade barken *Star of Greenland* inköptes och rederiet Sunnan bildades. Det nyinköpta fartyget döptes till *Abraham Rydberg*.

Samma år utfärdade kapten Arnold Schumburg ett upprop till f.d. Rydbergselever att den 1 maj samlas på skolskeppets gamla förtöjningsplats vid Alberget på Djurgården.

Det blir nu i vår 90 år sedan! Det tycker vi skall firas med extra tilldelning den 1 maj! Med kallelsen i *Skeppsorder* nr 2/2019 kommer mer information.

Inom sjöfarten händer en hel del. Allt fler fartyg seglar under svensk flagg och inom transportsektorn talas det om att minska transporter på land och i stället flytta gods till järnväg och sjötransporter. För transporter till sjöss börjar många att "tänka nytt". Projekt för framdrivning mer miljösamt studeras och praktiseras – det handlar om att utnyttja vinden och att segla! Det är ju inget nytt för oss Rydbergsgastar, men det vi lärt oss och det alla ungdomar som seglar i seglande skolfartyg lär sig, kan komma till nytta. Hur utvecklingen ser ut vill redaktören återkomma till i kommande nummer av *Skeppsorder*.

Det är inte enbart redaktören av *Skeppsorder* som lämnar bidrag – det gör även Gastarna. Mer finns säkert hos Gastarna. Titta efter i Era minnen, arkiv, anteckningar, fotoalbum och delge oss alla Era upplevelser. Redaktören blir mer än glad för varje bidrag han får!

Uppropet i förra numret om vilka som önskar *Skeppsorder* i tryckt format, gav svar från några Gastar till Kocken Claes Planthaber att de önskar medlemsbladet i traditionell form. Är det ytterligare någon, finns chans att meddela Kocken önskemålet. [Gast, anmäl ny e-postadress!](#)

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

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

*Då är Du även välkommen till Årsmönstringen! NAMN skall anges.*

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*

## Kalendarium

Ostkustens Backlag	25 mars
Vestkustens Backlag	enligt senare order
Årsmönstring	1 maj
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 2.	16 mars

## Ett stort tack

Den senaste tiden har *Skeppsorders* redaktion fått ta emot flera intressanta texter och skrönor från Gastarna om deras upplevelser till sjöss.

Det är vi mycket tacksamma för och vi hoppas att det ska kunna ge impulser till andra Gastar att börja minnas och att gripa pennan eller datorn och börja nedteckna det som dyker upp i minnet.

Det händer också saker i vår omvärld, som är väl värda att uppmärksammas. Miljötänkandet börjar till exempel påverka sjöfarten i allt högre grad. Förutom rotorsegel, sky-sails, mm som komplement på konventionella maskindrivna fartyg, så har det börjat dyka upp entusiaster, som startar upp rena (gammaldags) segelfartyg i fraktfart

Om du intresserat dig för sådant, så får du gärna dela med dig av dina tankar till *Skeppsorder*.

*Claes och Sven*

## Kappseglingen Plymouth - La Coruña

### Episoder i Plymouth

*Gladan* och *Falken* låg tyvärr, liksom många andra segelfartyg, kopplade vid boj. Det blåste kraftigt under besöket så att vi stundtals hade störtankarpost satt för omedelbart ingripande ifall bojen/bogsertrossarna skulle släppa.

Marinattachéen Kmd 1gr Jan Bring, C1 skonertdiv-67, äntrade upp till salningen bättre och snabbare än någon annan toppgäst – i daglig dräkt med ägiljett, naturligtvis. Elevernas förvåning och beundran gick inte att ta miste på.

I daglig dräkt gjorde jag och förbindelseofficeren något annat originellt. Utanför Plymouth finns nämli-

gen en 100 meters plastskidbacke. I den åkte vi s.k. smöråkning. Detta väckte också förvåning.

## Internationella förvecklingar

Kappseglingsbanan var ursprungligen lagd med första benet ut mot Lands End för att sedan vika av ner mot Spaniens nordvästhorn. Med hänsyn till västliga vindar de kommande dygnen och fullriggarnas dåliga kryssningsegenskaper beslöt tävlingsledningen före start att kortaste vägen skulle gälla.

Fregatten *HMS Penelope* var säkerhets- och kommunikationsfartyg. STA-representant ombord var Peter Creek.

Efter knappt ett dygns seglats hade första yachten rundat Frankrikes nordvästhorn, Ushant. Fyrmastbarken *Sedov*, som låg långt bak i fältet, ropade upp *HMS Penelope* och frågade om det gick bra att ta ”inshore traffic-separation zone”. Fransmännen har en radarövervakningsstation vid Ushant (U), så den skulle Peter Creek, (P), kontrollera med. Det blev en 2.timmars dialog – men mest väntan.

Vi följde trafiken mht att vi var utsedda att vara reservkommunikationsfartyg. Här är ett utdrag av konversationen:

P: ”There is an armada of over 100 sailing ships on their way into Biscay. They are planning to use the inshore traffic separation zone – OK?”

U: “Stand by” (med stark fransk brytning)

U: ”Only small yachts” (10 min senare)

P “We are an international organization of sailing ships who have youngsters on board from all over the world. It would be good for the international understanding if we could let them sail in your zone”.

U: ”Wait”

U: ”No, no, only small yachts” (10 min senare)

P: “We are going to visit Bordeaux in 3 weeks so it would be a friendly French gesture if you allow all ships to sail in the zone” – och nu i lite skarp ton “we might otherwise consider cancelling the visit – and there are millions of French people waiting to welcome us”

U “Stand by”

U: “No, no, you are only allowed to sail with small yachts in the zone” (15 min senare)

Peter “la på” med en uppgiven suck. Ombord på *Falken* började vi diskutera alternativ. Vi hade ju

tillstånd för franskt territorium – men om andra i klassen tvingas ut till den stora sydgående separeringen 15 M väst Ushant, bör vi också göra det. Strax därpå hördes Peters stämma igen – men mycket, mycket gladare.

P: ”Ushant control, Ushant control, this is *HMS Penelope*. According to international sailing rules preventing collisions at sea §10.d – I quote” inshore traffic separation zone can be used for vessels <20 meters and sailing ships under all circumstances”- There are no limits for sailing ships and this rule has been signed by French authorities” Lång näsa!! Där fick dom!!

U: “Wait” och nu tog det nästan en halv timme.

U: ”No, no, our local rules says no”

P: med stor förvåning och behärskning: “With all respect – so you mean that your local rules overrule international rules signed by your government?”

U: “Yes” kom det snabbt tillbaka.

Nu tog jag luren och ropade upp *HMS Penelope* ”Peter, jag har ett förslag. Ring upp befälhavande amiralen i Brest. Han om någon har befälet över dessa vatten. Det är visserligen söndag, men det är säkert minst en kommandörkapten som är vakthavande officer och kan han inte fatta beslut själv så vet han säkert var amiralen finns.”

Peter blev tacksam men återkom efter 5 minuter: ”Jag har talat med FC *HMS Penelope* och han tycker att vi istället tar det via amiralitetet i Portsmouth”

30 minuter senare kom följande meddelande till alla fartyg från Peter, glädjen i i tonfallet gick ej att ta miste på:

”All ships in the tall Ship Race, you are now clear to sail in the inshore traffic separation zone”

*Ragnar Westblad*

## Jerker Schyllert lämnar Skonert-divisionen

### Il Grande (Jerker Schyllert)!

Sista (överskådliga) förtöjningen med oss verkställd, gratulerar!

Muelle Deportivo är ju en av våra svåra förtöjningsplatser. Vi är väldigt många som tjänstgjort med

dig, världens bästa chef. Det talas om epoker i olika sammanhang. Nu är en till ända; De höjdes du tagit Skonertdivisionen till under dina 13 år som FC/DC är enorma. Du har sytt ihop en helt ny profil med "svensk verksamhet" på sommaren med utländsk på vintern. Du ligger bakom en fantastisk sammanhållning inom divisionen, fokus på att vi skall leverera för våra chefer och givetvis eleverna.

Din arbetsbelastning har varit mycket hög, vid sällsynta tillfällen har du ibland uttryckt dig på mail/sms när det närmast sig en helg eller något att du "jackar ur", underförstått att du inte planerat "tjyvjobba" under några dagar för någon form av civil verksamhet kommit i vägen (haha) trots du egentligen skulle varit ledig hela veckan innan också. Du är en förebild för oss alla och ditt arv kommer leva genom din efterträdare, Carl Johan Ekholm (*tur man inte är den som skall efterträda den bästa*), som nu strax löser av dig. Vi kommer sannolikt vara lite chockade när du inte är där 1/1 2019 för oss, men å andra sidan, varför inte fortsätta "tjyvjobba" lite till för oss, underförstått vi vet du kommer finnas där när vi behöver konsultera även framöver.

Förbehåller mig rätten att tala för Gladans och Falkens besättning när vi nu tackar dig för gångna år och önskar dig "Fair Winds och Following Seas" på din nästa tjänstgöring!

Vid pennan och med mer än en tår i ögat, din tacksamme kollega och vän

*Thomas Falk.*

## Ostkustens Backlag 26 november

Vid mötet den 26 november gästades backlaget av Rydbergska Stiftelsens ordförande Tommy Adams-son, som berättade om Stiftelsens historia.

### Stiftelsens ursprung och ändamål

Stiftelsen, som tillkommit genom ett förordnande i grosshandlaren i Stockholm Abraham Rydbergs testamente samt en donation från Stockholms Grosshandels-societet och Skeppsrederierna, har till huvudsakligt ändamål att främja ungdomars utbildning och fostran i sjömansyrket. Då grosshandlare Abraham Rydberg som var ogift och saknade barn avled den 23 mars 1845 hade han i sitt testamente ifrån 1834 förordnat att av hans kvarlåtenskap "Ett Hundra Tusend (100.000) Riksdaler Banco sedlar skulle avsättas till grundläggning af en förbättrad Navigations skola här i Stockholm, till danande af skicklige sjömän."

I testamentet förestavades även vilka personer som skulle utgöra de första styresmännen för Navigations-skolan, dessa kom att kalla sig "Direktionen". 1847 införskaffades en egendom på Ladugårdsgårde, i hörnan av nuvarande Skeppargatan och Riddargatan, för inrättande av skolan och 1849 förvärvades Briggen *Carl Johan* som iordningsställdes till "Exercis-skepp" och den 1 maj samma år ombordsteg de första 29 eleverna för övningssegling. Den 4 maj 1850 utfärdade Kungl. Majt. "Nådigt Reglemente för Abraham Rydbergs Stiftelse. Årlig mönstring av besättning för seglationssäsongen har sedan dess traditionsenligt ägt rum varje den 1 maj.

Nu mera anordnas detta av Besättningen Rydbergsgastarna först på Alberget 4, Kgl. Djurgården, dit navigationsskolan flyttade 1882 och där Rydbergsgastarna disponerade lokaliteter även efter det att stiftelsen 1928 sålde fastigheten. Mönstringen flyttade för några år sedan, då fastigheten fick ny ägare, till segelfartyget *Shamrock* på Skeppsholmen och de två senaste åren på Briggen *Tre Kronor* vid Kastellholmen. Mönstringen omfattar idag inte nya elever utan personer som tidigare varit elever och tillhör vänföreningen Besättningen Rydbergsgastarna. Den avlöper i traditionsenlig ordning under Besättningens kaptens ledning med blåsorkester, flagghissning, sång, medaljutdelning, tal och korum åtföljt av gemensam måltid.

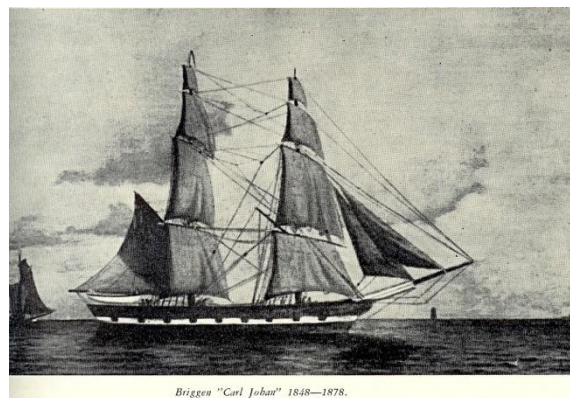
Det ursprungliga upplägget var att under vinterhalvåret bedrevs teoretisk utbildning i sjömanskap i land och från den 1 maj praktisk seglingsutbildning ombord fram till 1929 då fyrmastbarken *Abraham Rydberg* (III) anskaffades, då hela verksamheten flyttade ombord. Fyrmastbarken seglade även i fraktfart, huvudsakligen på vetetraden till Australien.

Grosshandels societeten i Stockholm där grosshandlare Abraham Rydberg varit deputerad var i testamentet utsatt att vara testamentsexekutor. Anledningen till att de tog så lång tid efter Abraham Rydbergs död till att verksamheten vid skolan kom igång var att avlägsna släktingar till grosshandlaren ifrågasatte testamentet och det tog sin tid att komma överens med dessa. Staten som drev en navigationsskola hade också synpunkter på att de testamenterade medlen borde gå till att förbättra den statliga skolan. 1847 startade emellertid uppbyggandet av verksamheten parallellt med att Grosshandels societeten började planeringen för Hotell Rydberg vid Gustav Adolfs Torg som också bekostades av medel avsatta i grosshandlaren's testamente. Anledningen till att grosshandlaren avsatte medel till ett hotell i Stockholm var att han ansåg att det inte fanns något fullgott ställe att övernatta på för resande handelsmän, vilket han ville

rätta till. Hotell Rydberg drevs av Grosshandels societeten från öppnandet 1856 fram till 1914 då fastigheten såldes till Svenska Kreditaktiebolaget som där uppförde sitt Stockholmskontor. Källarmästaren på hotellet, Régis Cadier, skapade innan han lämnade för Grand Hotell, den välkända rätten Biff Rydberg som grosshandlaren, trots namnet, aldrig fick tillfälle att smaka då den tillkom långt efter hans död.

## Seglande skolfartyg i Stiftelsens regi

### Briggen *Carl Johan* 1849 – 1878



### Fregatten *Abraham Rydberg* (I) 1879 – 1912



**Fullriggaren Abraham Rydberg (II) 1912 – 1928**



**Fyrmastbarken Abraham Rydberg (III) 1929 – 1943**



Fyrmastbarken fastnade utanför spärren under kriget och såldes 1943

**Skonaren Sunbeam 1946 – 1952**



Skonaren *Sunbeam* blev stiftelsens sista egna fartyg. Från 1953 och några år därefter seglade stiftelsen delar av året med elever i skonerterna *Gladan* och *Falken* i ett samarbete med marinen.

**Ekonomi och fullföljd.**

Stiftelsen har sedan åren med *Gladan* och *Falken* inte bedrivit någon seglingsverksamhet i egen regi utan fullföljer sin ålagda uppgift ” att dana skickliga sjömän” eller som vi idag uttrycker det - att främja ungdomars utbildning och fostran i sjömansyrket - genom att lämna anslag åt andra verksamheter som bedriver utbildning inom området eller direkt till personer som seglar på andras seglande skolskepp. Stiftelsen har idag en förmögenhet om 20 mkr och delar årligen ut anslag om ca 650 000:-. Anslagsmottagare är förutom enskilda personer, verksamheter som t.ex. Sail Training Association of Sweden, Briggen *Tre Kronor*, *Shamrock*, Ungdomsförbundet Sveriges Flotta, Svenska Kryssarklubben.

**Direktion och ledning**

Verksamheten leds av den s.k. Direktionen som består av Tommy Adamsson, ordf. (Stockholms Grosshandelssocietet), Jan Larsén, v.ordf. (Strömma Kanal bolaget), Claes Wollentz, Inspektor, (Sjöhistoriska Museet), Jan Berglöw, (Walleniusrederierna), Torsten Engwall, (Engco Invest AB), Jan-Eric Nilsson, (Gotlandsbolaget), Olov Noord (fd. Broströms). Direktionen är oavlönad och all verksamhet bedrivs på ideell basis. Hemställan om anslag ställs till Inspektor e-post [wollentz@telia.com](mailto:wollentz@telia.com). Det finns en flik under Stockholms Borgerskaps hemsida med information om stiftelsen och blankett för sökande av anslag [www.borgerskapet.se/abraham-rydbergs-stiftelse/](http://www.borgerskapet.se/abraham-rydbergs-stiftelse/)

*Tommy Adamsson*

**Ostkustens Backlag 28 januari – Sjöräddningen**

Till årets första Backlag var Lars Gattberg inbjuden att berätta om Sjöräddningssällskapet eller Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne – SSRS. Sällskapet bildades 1907 med den engelska organisationen som förebild. En lämpligare plats för bildandet kan vi inte tänka oss – Hotell Rydberg!

***Jour 8760 timmar om året.***

*- Alla timmar på dygnet - Alla dagar - Året runt!*

*- Inom 15 minuter är räddningen på väg när larmet går.*

## Lars Gattberg

*sjöräddnings skeppare i Nynäshamn,  
ger oss en inblick i  
hur Sjöräddningssällskapet arbetar.*



Lars, reservofficer, örlogskaptän och auktoriserad revisor, berättade om den modernisering som gjorts under den nu avgångne vd:n Rolf Westerström. När han tog över var det en flotta av präktiga räddningskryssare med en medelfart om 9 knop. När Rolf slutade efter 25 år var båtarnas fart närmare 40 knop! Runt kusterna och i insjöarna finns 71 räddningsstationer (RS) som har besättningar till den flora av olika räddningsbåtar, alltifrån den största Rausing om 20 m till Rescue-runner 3,6 m och till svävare.

Lars gav oss en spännande inblick i den station där han är sjöräddnings skeppare. Vi fick se det nya stationshuset på pontoner (!) och exempel på sjöräddningsinsatser i farvattnen runt Landsort. Lars berättade också om alla övningar besättningarna gör, inte minst övning av utläggning av oljelänsor. Det är särskilt viktigt i Nynäshamn med sitt oljeraffineri. Samarbetet med övriga som ingår i den svenska räddningsorganisationen som helikoptrar, kustbevakningen, marinen och polisen är viktiga.

Är Du ännu inte medlem i SSRS – gör ett slag för att stöda den frivilliga SSRS som jobbar utan stöd från andra än egna medlemmar och sponsring!

Till Backlaget kom 23Gastar, varav sex nyrekryterade, som lyssnade gillande

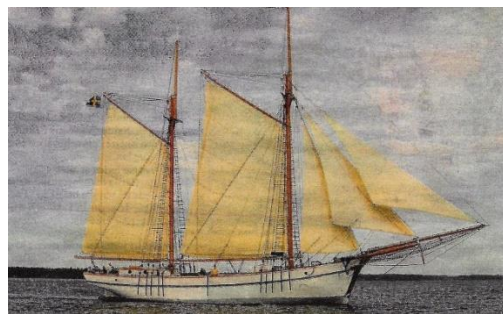
**Sten Gattberg**

## Några minnen från segelfartyg

Segelfartyg har alltid fascinerat mig. När jag tagit studenten sökte jag till Kungliga Flottan som officer för att få komma ut och segla med *Gladan* och *Falken*. Jag blev inte antagen p.g.a. för dålig synskärpa och det var ju en stor besvikelse. För att få komma ut till sjöss utbildade jag mig till oceanograf och gjorde några resor ombord i svenska statens forskningsfartyg *Skagerak*, *Argos* och *Svanic* som forskare.

I slutet på 60-talet kom jag i kontakt med Svenska Kryssarklubbens seglarskola och seglade med deras fartyg *Gratia*, *Gratitude* och *Leader*. *Gratia* var då skonarriggad, medan *Gratitude* och *Leader* var galeasriggade engelska kuttrar. Seniorseglingarna gick nästan alltid mellan Göteborg och Stockholm och tillbaka med anlop i Karlskrona. I seglarskolan lärde jag mig mycket och befälet ombord var alltid mycket bra.

Samtidigt blev jag bekant med det käckä *Minagänget*. Det var ett gäng oerfarna studenter, som hade köpt en gammal Vänerskuta, *Mina*, för 6000 kronor. Hon var byggd av trä 1876 och var i mycket dåligt skick. Det var framför allt spanttopparna som var dåliga. Hon hade en stympad galeasrigg. Efterhand riggade vi henne med skonarrigg. Problemet med de dåliga spanttopparna löste vi med att öppna upp skarndäcket och gjuta ett 20-tal betongspant mellan de dåliga spanttopparna, som hade multnat till jord och kunde plockas isär med fingrarna. Det gamla lastrummet inreddes med byssa, salong och hytter. Sålunda iordningställd gjorde vi på sommaren långseglingar till Östersjön och Nordsjön. Man kan väl säga att vi seglade hellre än bra. Seglingserfarenheten hos oss var inte lång men entusiasmen var desto större. Vår skeppare var en mycket klok man, kemiingenjör till yrket.



*Vännergaleasen Mina. Byggd 1876*

Jag tog skepparexamen med den kände Erik Enby som lärare och hans bok "Navigation under ansvar" som vår kursbok. Strax efteråt fick jag mitt första

”jobb” som skeppare att föra en engelsk kutter från Lilla Bommens hamn i Göteborg till Öckerö. Redaren var ombord och fungerade som ”chief”. Strax utanför Älvsborgsbron fick vi världens tjocka. Radar fanns ej ombord och trafiken var tät. Jag löste uppgiften genom att gå på kompasskurs mellan all bojar, som jag ”kärade” på utsidan farleden för att undvika andra fartyg. Så småningom kunde jag förtöja på Öckerö utan missöden. Några år senare förliste hon i Västindien, men ingen omkom. Då var jag inte med ombord.

I slutet på 70-talet fick jag mitt första avlönade jobb som bästeman/styrman i norska skolfartyget tremastskonaren *Svanen* byggd 1916 i Svendborg. Jag hade tidigare praktiserat i i danska tremastskonaren *Fulton* byggd 1915 i Marstal. I båda fartygen seglade vi med s.k. värstingar. Dessa seglingar var mycket seriösa och lyckade. Dessvärre drabbades sådana värstingseglingar senare av ett antal oseriösa och inkompetenta lycköskare, som var ute för att tjäna stora och snabba pengar, med efterföljande skandalskriverier i kvällspressen.

Mina första råriggade blev danska Lauritzenrederiets skolfartyg *Lilla Dan*, riggad som tvåmastad märsssegelkonare och amerikanska tremastade märsssegelkonaren *Lindo*. Hon förliste några år senare på resa mellan USAs ostkust och Bermuda i hårt väder. Hennes besättning räddade sig i flottarna ombord.

År 1981 fick jag som Rydbergsstipendiat möjlighet att som elev i fullriggaren *Sörlandet* segla från Kristiansand via Portsmouth till Bermuda och vidare till Boston USA. Sommaren 1982 fick jag jobb som jungman ombord och somrarna 1984 och 1985 seglade jag som lättmatros. Fyra underbara somrar som jag aldrig kommer att glömma. Totalt ca 7 månader. Hösten 1984 fick jag möjlighet att som extramatros segla i *Georg Stage* från Liverpool till Färöarna och tillbaka till Danmark. Som jag uppfattade det var *Georg Stage* en utomordentligt bra sjömansskola med mycket bra befäl och lärare. Lycklig den som antas som elev i *Georg Stage!*.

Sommaren 1986 fick jag jobb som matros/kvartermästare i fullriggaren *Christian Radich* med den kände Kjell Thorsen som befälhavare. Jag fick 4-8-vakten med överstyrman som vaktchef. Resan gick från Horten till Santa Crua på Teneriffa. I Biscaya fick vi en halv storm över oss och vi fick ligga bi för bb halsar i fyra dygn. Vi förda då förstängstagssegel, förstump, storstängstagssegel och storstump. Från Teneriffa sattes kurs mot Bermuda, där jag fick stifta bekantskap med US Coastguards bark *Eagle*. Henne skulle vi möta igen i Halifax, Canada, efter en visit i New York, där vi deltog i en

stor parad med ett 20-tal stora segelfartyg för att fira 100-årsminnet av Frihetsgudinnan. Efter Halifax tog oss västvindarna på tre veckor till Oslo.

Följande somrar fick jag vikariatjobb som matros i de svenska lastfartygen *Atlantic Compas*, *Tor Scandia*, *Borbara*, *Cortia*, *Westön* och *Tor Belgia* samt ett kort vikariat som andrestyrman i tankern *Margaron*. Som paying crew blev det några veckor i barkarna *Statsraad Lehmkuhl* och i holländska *Europa*.

Jag deltog till viss del i upprustningen av barken *Gunilla* och seglade i henne som andrestyrman två månader i nordvästeuropa till Frankrike, Irland och Skottland. Under trettio år från 1983 och framåt var jag starkt engagerad i upprustningen och riggningen av 3-mastskonaren *Ingo* byggd av trä 1922 i Sjötorp. Först som ordförande i *Skonaren Ingos Vänner* och sedan som matros, styrman och tillfälligtvis som befälhavare. Underbara seglingar under somrarna med *Ingos Vänner* från Åland i öster till Shetland och Orkney i väster. Ekonomin för *Ingo* ordnades genom charterseglingar vår och höst.

I Medelhavet seglade jag en sommar som paying crew i franska barken *Belem* byggd 1896 i Nantes som seglande lastfartyg på traden Västeuropa – Sydamerika med kaffe, kakao mm. All terminologi ombord var på franska, så det var en del att plugga innan jag mönstrade.

När jag tänker tillbaka på mitt snart 50-åriga segelliv, jag blir Jubelgast nästa år, känner jag mig som en-anakronism. Sammanlagt har jag seglat i fyra fullriggare, fyra barkar, en brigg, i sju olika tremastskonare och ett tiotal tvåmastskonare och galeaser under sju olika nationsflaggor. I mina sjöfartsböcker står det att jag är född 1943. Kanske står det fel. Kanske borde det stå 1843 istället. Men någon djupvattenssegelare kan jag inte kalla mig. Enligt gammal kutym räknades som djupvattenresor endast resor bortom Kap och Hornet. Atlanten räknades inte. Så mina ljusblå ögon har aldrig fått smeka Indiska Oceanens eller Stilla Havets böljor. Tyvärr har jag inte heller Korsat Linjen och således inte fått skåda Södra Korset eller de Magellanska Molnen.

Min tid i segelfartyg har betytt väldigt mycket för mig. Det är jag mycket tacksam för. Speciellt tacksam är jag mot Rydbergska Stiftelsen, som gav mig möjlighet att genom ett stipendium komma ut och segla fullriggaren *Sörlandet* där jag fick lära mig grunderna i att segla råsegelare, fullriggare och barkar.

*Stephan Gyllenhammar*



## Den röda Falukorven

Kära läsare.... Ni kanske tycker att.... vad har en historia om en röd Falukorv, som kanske inte ens är sann att göra i Besättningen Rydbergsgästarnas eminenta SKEPPSORDER.

Här skall man ju berätta sjömanshistorier om tjänstgöring ombord... om livet under segel i örlogs- fiske- eller handelsflottan.... Men lugn, bara lugn. Historien är sann och dessutom handlar den om sjömän, fartyg och tillika en väldig fisk.

Nog skulle jag kunna berätta om dramatik under segel i Atlanten. En hagelstorm överraskade, krängde Flying Clipper så vanten var nära vågräta och vi kunde äntra som i en lejdare av järn. Toppseglen skymda. ”Upp och bärga stängerna! Där fanns inga segel! De hade blåst ur liken. På väg ner igen röt Kapten ”Upp och bärga har jag sagt” ” Kapten--Det finns inga segel!! --- Det är gott Kom ner Kom ner!

Men här min något en annorlunda, kanske sorgglustiga historia som likväl kan beskriva livet ombord..

Att falukorven var röd, var kanske inte det mest egendomliga ... utan dess ände .... Men nu till historien!!



Nå så tillbaka till historien .... Det var tid att kasta loss! Från ett vintrigt Malmö till hettan i Mellan Östern . Med nära fyra tusen sjömil ner till Port Said och Suezkanalen skulle resan ta cirka 10 dagar.

Vi låg och bunkrade i Malmö

Vi .. ja det var en besättning på cirka 50 man Fartyget hette *m/s Southern Clipper* . Ett tankfartyg vackert som en dröm, ett nybygge från Kockums varv .. väntandes på sin jungfruresa och sin första last.

Det var en bjässe på den tiden ... 170 meter lång och på mer än 20,000 ton. Aldrig någonsin skulle hon komma hem igen. Hon skulle segla ”på utsidan”, som det hette och hjälpa till med att skrapa ihop sjöfartsnettet!

Vi skulle till Syd Arabien, Ras Tanura, världens största oljeterminal, nere i Persiska viken för att ta ombord råolja, crude oil, för Australien.

Jag hade mönstrat på som befälselev den 13 januari 1958 , några dagar efter det att jag fyllt 19 år. Hade varit hemma i Bankeryd över Jul, efter att ha mönstrat av *Ocean Clipper* i England.

Den unge Suneson var redan en något så när erfaren sjöman med flera fartyg bakom sig. Längsta tiden under segel i rederiets *Flying Clipper*. Detta skulle bli sista resan innan planerad navigationskola.

Hyra 360 kr i månaden och fritt vivre.

Till vänster *Southern Clipper* till ankars . Alla Clipper Lines tankfartyg var till en början vita, men färgen ändrades senare till svart. Hon såldes efter bara några år till Östysklands största rederi DSR Deutfracht Seerederei i Rostock ,som behöll henne i 17 år innan hon kom i italiensk ägo, för att 28 år gammal skrotas på en strand i Pakistan

Råoljetankers blir inte gamla, de rostar upp invändigt!

Ni som har dator och Internet; Kolla

[https://www.youtube.com/watch?v=mRJYgNc\\_TNc](https://www.youtube.com/watch?v=mRJYgNc_TNc)

Så får Ni uppleva hur Southern Clipper ändade sin bana.

Vi gick i barlast, flera tusen ton hemmafartvatten i tankarna! Första måltiden till sjöss!!! Just som vi rundat Skagen och mötte Nordatlanten



Vi satt säkert 20 man i mässen... däck och maskinfolk. Ljust och fint, stora utrymmen, perstorpsplattor på borden. Allt nytt utom korven, fy sjutton! Det var hundratals RÖDA SURA korvskivor, vackert upplagda på rostfria fat, som Kalle burit in.

Skam till sägandes, så visade det sig att maten var dålig hela tiden ombord, men menyn var fin. Den skrev nämligen stueren på franska! Inte för att det hjälpte!!

Det ryktades att han hade varit chef för Kramers i Malmö, men gått i bankrutten och nu tvingats ut till sjöss, där han tänkt skapa en ny förmögenhet genom att ge oss mat för 3 kr om dagen i stället för stipulerade 6

Vi fick äta oss mätta på potatismos och ketchup och senap!

"Hör du du Kalle" sa Båsen "Se nu till att den här djä.... ski.... aldrig backas ut igen! Släng det på utsidan!!

Nej nej, svarar den något skamsne mässkallen, nej nej!! "Stuert har sagt att allt som inte äts upp skall backas tillbaka till byssan"!

"För sjutton ankarspel och tretton gästar!! Förstår Du då inte att allt kommer tillbaka igen! "Släng det på utsidan" kommenderade Båtsman .

Fartyget lunkade på ... 100-tusen hästkrafter, 14 cylindrar, 16 knop ...ner mot Engelska Kanalen. Aldrig mer skulle vi mer få se de sura korvarna! De låg säkert på Atlantens botten utanför danska kusten, kanske mat för någon dansk undervattenskrabat som inte var så kräsen. ....

Trodde vi!!!

Det var potatismos och Falukorv. Men inte vilken falukorv som helst, "Hökarn" hade, för att spara pengar, köpt ett större parti dansk korv. Röda korvar ... röda falukorvskivor... det hade vi aldrig sett!!

Kolla korven till vänster ...de danska var rejält röda även inuti

Men kanske hade Hökarn handlat lite väl billigt ...Bäst före-datum var säkert passerat för länge sedan. Korven var SUR

Den gick inte att äta!!

Kalle hade inte vågat trotsa sin överordnade! Korvarna hade förvarats i Hökarns kylförråd

De kom tillbaka efter en vecka, vackert beskrivna på franska! Kanske en persiljekvist till, men om möjligt ännu surare! Den röda färgen stack oss i ögonen. Röda sura korvar!!

Vi hade passerat Kanalen, Biscaya och Gibraltar och var på väg österut med endast dagar kvar till Port Said

Det blev även denna gången att äta sig mätt på potatismos, ketchup och några knäckebröd,

Kalle blev nu allvarligt tillsagd av matrosen, svarvaren, båsen och elektrikern, att nu var måttet rågat! Vad nu än Hökarn sa, så var detta inte mat för sjömän! Släng korvarna överbord! Vi vill aldrig mer smaka, se eller ens känna lukten av dem! Överbord skall de!

Så var saken klar! Om nu inte de danska undervattenskrabaterna hade fått del av de röda korvarna, så skulle deras kamrater i Medelhavet få sig ett skrov-mål! Trodde vi!!

Vi hade kommit ner till Port Said. Hunnit med sydgående konvoj och ankrat upp i Great Bitter Lake i väntan på den nordgående konvojen. Allt var frid och fröjd fram till dess lunchen kom!!! Vad i tusen ankarspel, brända kolvringar och snedskurna taljor!! Röda sura danska falukorvar!!!! Nu är det slut!!

I vittnens närvaro ...hela mässgänget hjälpte Kalle att raka av korvarna från serveringsfaten. I hundratal singlar de ner i Bitter Lakes klara salta vatten!! Äntligen!!

Trodde vi!!!



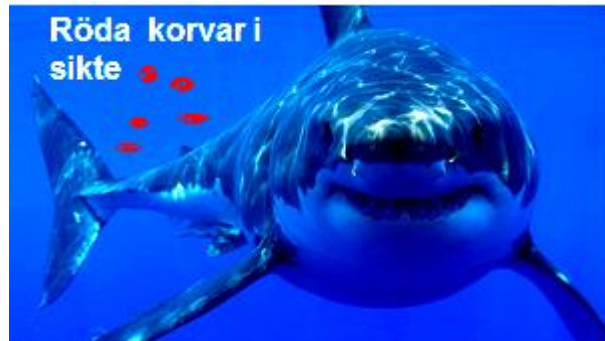
I Bitter Lake finns det gott om haj ! Vi skulle ligga still till ankars i flera timmar. Nu skulle det fiskas rejäla saker!

Man gjorde i ordning en väldig metkrok i maskin .

Från Hökarn (utan hans vetskap) lånade man en

en rejäl köttbit, kanske en fin dansk blodig lever

Frivakten samlades på akterdäck



Oj Oj Oj Vilket hugg !!!En bjässe !! Vi fick upp den med dävert och spel.

Där låg den på akterdäck!!! En uppståndelse!

Alla fartygets fria män och några till, kom för att titta på.

För tusan gå inte nära !!! Han kan hugga när som helst Dom är långlivade de jäklarna!!!

"Hökarn " kom med fartygets största förskärare För att göra en insats. Kanske kunde det bli hajsoppa!!!

Han skuttade fram ... gjorde ett modigt och raskt jättesnitt.

Nä nu.... Va i alla tusen saltade nitar ... Detta är inte sant!! Jo det är det!!

Ut ur hajens buk välldde hundratals av de danska röda korvarna

Äntligen en som uppskattat hökarns röda delikatesser!

Men hökaren fann sig Oj Oj Oj !! Det är ju mina korvar!! Och fina är de! Man skulle ju kunna ...?!!

Nä nu är det slut ropades i korus. Och så blev det också.

*Southern Clipper* fortsatte sin resa mot Viken. Aldrig mer blev det röd falukorv. Men kanske hajsoppa!!

Men det är en annan historia

*Tänkte Måns Suneson som var med när det begav sig.*



## FLAGGAN I TOPP

### Februari

13 Kjell Wahlström	80	O
28 Ante Lindgren	80	V

### Mars

2 Christer Brandt	65	O
3 Karl Erik Wisenfelt	80	O
5 Magnus Drake af Hagelsrum	65	V
11 Bo Rönnerblad	85	O
15 Hans Knutson	75	S
27 Gunnar Tholander	70	V
30 Sten von Barth	85	V
31 Göran Garmer	75	S

### April

8 Anders Billström	95	O
9 Björn R Lindgren	70	O
21 Håkan Walin	80	O

### Maj

14 Torbjörn Bragderyd	65	O
-----------------------	----	---

### Juni

14 Lars E Blomqvist	75	O
23 Bengt Malm	75	O

### Juli

12 Björn Ericson	65	O
28 Jan Svanström	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](mailto:joegranath@gmail.com)

## HEMSIDA, EPOST

Besättningens hemsida är i gång. Adressen är [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se).

E-postadressen är [info\(at\)rydbergsgastarna.se](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se)

## MÖNSTRINGSavgift

Avgiften för år 2019 är 250 kr. **Glöm inte att ange ditt namn när du betalar!**

## SKEPPSORDERS REDAKTION

E-post: [svendagberg@telia.com](mailto:svendagberg@telia.com)

Telefon/sms: 070-346 94 74

*Skeppsorders* senare årgångar från och med nummer 1/2007 kan man nu även läsa på Rydbergsgastarnas hemsida

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 <b>specialpris</b>	60:-
Engelsk sjömanskniv	800:-
Slipshållare	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.

## 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	Peter Ålund	073-539 32 45
	peter.alund1@gmail.com	
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	Vakant	

## Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29
	pelle@pellebrandt.se	
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08
	olamanhed@gmail.com	

## Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3
	111 48 Stockholm
e-post	<a href="mailto:info(at)rydbergsgastarna.se">info(at)rydbergsgastarna.se</a>
Hemsida	<a href="http://www.rydbergsgastarna.se">www.rydbergsgastarna.se</a>
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath
	Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala