



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
FÖR  
BESÄTTNINGEN  
RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 88	Redaktion	Ansvarig utgivare	September
Nr 3	Lars Bergman Claes Planthaber Johnny Lund	Sten Gattberg	2020

**KAPTEN HAR ORDET**

**Gastar!**

**ÅRSMÖNSTRINGEN 2020 SENARELÄGGS YTTERLIGARE!**

*Ånyo tvingas vi skjuta på Årsmönstringen och Backlagsträffar vilket beslutades på Skeppsråd den 18 augusti. Vad gäller möjligheten till framtida sammankomster så är min bedömning att så länge Folkhälsomyndighetens rekommendationer om COVID-19 är oförändrade kan Gastarna inte samlas. Om vi ser på pandemiutvecklingen i omvärlden och den ökade rörligheten inom Sverige under sommaren, så finns det en uppenbar risk för en ökad incidens i september. Kanske även längre in på hösten.*

Två Jubelgastar har mönstrat av för gott, Sverker Westin och Sven Dagberg. Vi kommer att sakna dem för de har betytt så mycket för Besättningen, Sverker för sitt musicerande och Sven

för alla år som redaktör av *Skeppsorder*. Besättningen kommer att hedra de bortgångna med att bland annat låna ut vårt bårtäcke.

Sommarvädret har varit växlande med en varm, solig och torr avslutning. Sommaren är den ljusa årstiden med olika typer av aktiviteter. Jag hoppas att Ni fått den uppladdning alla behöver inför vinterhalvåret.

Till vår tröst och sammanhållning har vi *Skeppsorder* som vi fortsätter distribuera i pappersformat och dessutom digitalt. På vår hemsida [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se) kan nu, med god hjälp av Sven Dagberg, återfinnas samtliga nummer bakåt till 2007.

*Några Gästar har ännu inte erlagt månstringsavgiften 2020. Känns det verkligen bra att läsa Skeppsorder? Eller har Du bara glömt att betala? Anmäl annars att Du vill mönstra av.*

***Det är viktigt att alla Gästar betalar månstringsavgiften 250 kr!***

Vi läser om våra vinterseglares dramatiska hemseglingar i olika medier. De seglade hem och låg till sjöss i omkring 1,5 månad – i stället för planerad kortare period. Humöret tycks trots detta ha varit på topp och tänk vad mycket de fått lära sig!

**REKRYTERA MERA! – uppmanas Gästarna göra. Nästa generation är efterfrågad!**

*Sten Gattberg*

## **Beslut fattade vid Skeppsråd den 18 augusti 2020**

1. Årsmönstring och Backlag vilar till pandemin tillåter möten.
2. Redogöraren avlade en kortfattad ekonomisk rapport. Befälet beslutade att låta månstringsavgiften vara *oförändrad 250 kr för 2021*.
3. Befälet kvarstår ett år till utom Backlagsförman Pelle Brandt som inte önskar bli omvald. Som ny Backlagsförman har *Anders Isberg* förklarat sig villig att mönstra in.
4. I befattningen som Lättmatros föreslås *Anders Rudin* med ansvar för hemsida och e-post.
5. Som tillträdande *biträdande redaktör* hälsar vi Johnny Lund.

## **Kalendarium**

Ostkustens Backlag	enligt senare order
Vestkustens Backlag	enligt senare order
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 4/2020	
	12 november
Årsmönstring	enligt senare order



## SVERKER WESTIN

Jubelgasten och marinläkaren Sverker Westin avled den 18 mars på sin 89-årsdag. Sverker seglade på *Gladan* redan 1949. Han seglade med *Älvsnabben* 1958–59 och även som fartygläkare på skonerna. Sverker var Matros i Befälet och Backlagsförman Ost 1999 – 2005.

Sverker var mycket betydelsefull för Rydbergsgastarna, alltid glad och uppmuntrande. Ledde gärna snapsvisorna som finns i vårt sånghäfte som han tillsammans med Bo Wahrolén och Anders ”Atte” Lambert sammanställde. Sverkers horns signaler hörde vi ofta på Årsmönsterringen eller när Gastarna seglade skonert. Vi kommer att sakna Sverker när signalerna nu tonat bort.

*Sten Gattberg*



## SVEN DAGBERG

Jubelgasten och före redaktören för *Skeppsorder*, Sven Dagberg, Märsta, har avlidit efter en tids sjukdom i en ålder av 87 år. Sven somnade in i kretsen av sina närmaste, hustru Ann-Kristin, barn och barnbarn.

Svens marina bana började 1952 med segling på *HMS Falken* och fortsatte med officersutbildning i Flottan med inriktning på mintjänst. Sven tjänstgjorde på den nybyggda minsveparen *Tjurkö* och blev då intresserad av den moderna tekniken.

Sven kom snart i kontakt med en annan del av minröjning – röjdykarna. Denna gren var alldeles ny i Sverige sedan kapten Rolf Hamilton varit på utbildning i amerikanska marinen. Sven blev tidigt antagen till utbildningen som då, liksom nu, var förlagd till Skredsvik. Sven deltog på röjdykarnas 50 årsjubileum 2002, 70 år gam-

mal, och fick då äntligen genomgå det sedvanliga provet för röjdykare. Att han dessutom kunde genomföra diverse röjdykaraktiviteter imponerade på övriga närvarande!

Det tekniska intresset lockade Sven till Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) där han läste elkraftteknik vilket ledde till många internationella uppdrag. Svens språkintresse och kunskap var honom många gånger till god hjälp.

För Kamratföreningen ”Besättningen Rydbergsgastarna” kom Sven att betyda mycket och han erhöll Jubelgastmärket 2002. Sven invaldes i styrelsen, Befälet, 1990 som Båtsman och var 2:e Styrman 1995–2008 med ansvar för medlemsbladet *Skeppsorder* som redaktör. Sven efterträdde Björn Atterberg och satte ny prägel på *Skeppsorder* vilket har rönt stor uppskattning bland Gastarna. 2015 till 2019 tog Sven åter över som redaktör. På Besättningens hemsida finns de senaste årens nummer av *Skeppsorder* inskannade, vilket Sven höll på med ända till i maj i år. 2003 erhöll Sven Besättningens Guldmedalj för förtjänstfullt arbete för Besättningen.

Svens intresse för ungdomssegling var starkt. Han engagerade sig i Skeppsholmsgården och hjälpte grundaren Holger Rehnberg med uppbyggnaden och istandsättningen av galeasen *Shamrock*. Sven understödde också tanken på att elevbesättningen kunde vara blandad pojkar och flickor. Svens barnbarn delar hans intresse och seglar i *Shamrock* både som elever och som instruktörer.

När briggen *Tre Kronor av Stockholm* byggdes på Skeppsholmen, dröjde det inte förrän Sven anlätades som guide.

Sven hade skaffat sig praktik i råseglare ombord i tremastade barken *Gunilla*, Den seglande Gymnasieskolan (DSG), genom segling i Västindien och i hemmavatten.

En aktiv och uppskattad Gast har mönstrat av, saknad av Gastarna.

*Sten Gattberg*

## Carl Wictor Nilsson. En örlogssjömans liv 1868 - 1944.



Wictor föddes i Nättraby utanför Karlskrona. Hans far var rättare på en större gård. Han har själv berättat om hur han som ung pojke valde sjömannens strävsamma och farliga liv. Orden är hans egna i skildringen "Fem år som skeppsgosse" som ingår i en minnesskrift 1943 av Föreningen 1868 Års Män. Berättelsen är livfull och ger en mycket god bild av den tidens utbildning i flottan.

En vacker höstdag 1881 fick Wictor komma ombord på en skonare utanför hamnen i Karlskrona. Efter en rundvandring på däck fick han äntra upp i förmärsen och hade då en härlig utsikt över bl.a. örlogsvärvet med alla förtöjda fartyg. Wictor skriver: "På denna masttopp avgjordes min levnadsbana."

Hösten 1882 roddes Wictor av sin far till Karlskrona och landsattes på ett ställe som var avstjälningsplats för sopor. Wictor skriver: "Från denna sophög startade jag min bana i livet."

Utbildningen bestod dels i vanliga skolämnen, dels i exercisskola med kanonexercis, sjömaning, geväsexercis, m.m. Under maj till augusti övades på skeppsgossebrigaderna *Gladan*, *Falken*, *Skirner* och

*Snappopp*. Den senare var den mest trögseglade och kom alltid sist. Avlöningen för en skeppsgosse var 2 öre om dagen varav 10 öre utbetalades i månaden och 40 öre sattes in på bank och utbetalades vid den s.k. karlskrivningen, då skeppsgosseutbildningen var avslutad.

Den första sommaren tjänstgjorde Wictor på *Snappopp* och lärde sig det mesta om segelfartyg. Nästa sommar var han kommenderad på *Gladan* och skötte sig så bra att han uttogs att medfölja korvetten *Balder* på dess expedition till avlägsna farvatten vintern 1884–1885.

Wictor berättar själv: "Så snart vi lämnat Karlskrona möttes vi av en orkanartad storm, som tvingade oss att under tre dygn ligga på kryss under bottenrevade märsegel mellan Sandhammaren och Bornholm. Sedan vinden bedarrat kunde vi för maskin fortsätta resan genom Öresund, men då vi kommit tvärs Hallands Väderö började stormen på nytt och vi måste vända och gå ner till Helsingör och där invänta bättre väder. Efter tre dagar kunde vi åter fortsätta och denna gång kommo vi över Skagen och ut i Nordsjön, men där började ånyo stormen. En dag kom en brottsjö och slet bort klyvarbommen och tog samtidigt en av ångsluparna, som hängde i dävertar midskepps och på samma gång blåste förmärseglet i trasor. Vi lågo nu redlösa och chefen beslöt att taga upp ånga och för maskin länsa in till Arendal för reparation. Den 3 november lämnade *Balder* Arendal och efter tre veckors segling från Karlskrona anlände vi till Plymouth. Från Plymouth fortsatte resan via Teneriffa till Bahia i Sydamerika. Vi firade julen i Bahia och fortsatte resan till Gibraltar, dit vi anlände efter nära två månaders segling."



Wictor beskriver sedan mathållningen ombord, som hade anor från en "spisordning" från 1773 som bl. a. innehöll "franskt brännvin 1½ jungfru per man om dagen." Potatis förekom endast på söndagarna i förening med färsk köttsoppa. På vardagarna ärter med salt kött omväxlande med ärter med salt fläsk. Fläsket och köttet provianterades i Karlskrona för hela resan och var

redan vid ombordtagandet ganska ”antika”. Under värmen i tropikerna blev fläsket grönt och härsket och köttet hårt som sten.

Wictor fortsätter: ”enligt fartygschefens instruktioner skulle *Balder* möta fregatten *Vanadis*, som då kom från sin världsomsegling, i Suez, men på grund av våra förseningar kunde denna instruktion ej fullföljas utan vi fingo order att istället kryssa i västra Medelhavet. Då besöktes hamnarna i Alger, Port Mahon, där landstigning och skjutning med gevär företogs, Marseille och Cartagena. Vi voro beordrade att på en bestämd dag infinna oss i Gibraltar för att där möta *Vanadis*.

En morgon i dagningen fingo vi sikte på *Vanadis*, som låg på kryss på samma sätt som vi. Från *Vanadis* kom en signal att *Balder* skulle komma på anropningshåll. Då *Balder* kommit upp långsides med *Vanadis* gavs från *Balder* reglementslenig honnör med vant- och relingsmanning. Chefen på *Vanadis*, kommandör Lagerberg, satte roparen för munnen och sade: ”Jag besvarar icke eder honnör ty vi har sorg ombord. Stormärskorpralen slog i däck från stormärskorpralen för en timme sedan och ljöt en ögonblicklig död. Tag upp ånga i alla pannorna och forcera till Gibraltar samt ordna om begravning och beställ kol för oss båda.”

Wictor beskriver förstämningen ombord på *Balder* och återger en liknande olycka då en äldre matros fallit ned från stormärskorpralen och hamnat i skorstenen så att hans lik fick dras fram ur en eldstadslucka. Wictor berättar: ”Då jag 10 år senare for som stormärskorpral på *Balder* höll jag på att få göra samma färd. I sista ögonblicket fick jag dock kroppen i min hand och undgick att den gången göra min sista resa.

När Wictor kom hem från sin första långresa i maj 1885 var han bara 17 år. Han fullgjorde sedan sin skeppsgosseutbildning på briggen *Gladan* och korvetten *Norrköping*. Man gjorde under somrarna kryssningar i Engelska Kanalen och Nordsjön och besökte hamnarna Cherbourg, Dartmouth och Bergen.

Wictor avslutade sin skildring av livet som skeppsgosse: ”*Norrköping* avmönstrades den 31 augusti 1887 och samma dag blev jag karlskriven till 6:e matroskompaniet i Stockholm. Min skeppsgossetid var härmed till ända och jag rik på minnen och erfarenheter.”

Wictor: ”Skeppsgosseåkårens 300-åriga tillvaro är för några år sedan slut, vilket enligt mitt förmenande är att beklaga. Skeppsgosseskolan var en god uppfostringsanstalt för unga sjömän. Den tränade en snabb uppfattning och en säker omdömesförmåga, vilka äro nödvändiga förutsättningar för en god sjöman.”

Skeppsgosseutbildningen lades ner 1934. Den hade bl.a. medfört möjligheter för unga pojkar från fattiga

hem och utan annan skolgång än den tidens högst 6-klassiga folkskola skaffa sig god grundläggande yrkesbana. Målet var att bli underofficer i flottan, men längre än så kunde man inte nå. Wictor skulle ändå visa att han till slut blev kapten i flottan utan formell officersutbildning.

Det fanns också på den tiden insikt bland de sjöofficrarna som utbildade skeppsgossarna om att förutsättningarna för en karriär inom flottan som officer var en god social och ekonomisk ställning. Författaren Olof Lagercrantz, vars pappa Carl var sjöofficer, skriver i sin bok *Min första krets*:

”De hade mycken medkänsla med fattiga och nedpressade. När Carl som ung officer kommenderades som lärare till underofficersskolan i Karlskrona upprördes han över att de klipska skärgårdsgossar han undervisade var dömda att förbli i underordnade kommandoställningar. Även som grånade skulle de vara tvungna att stå i givakt inför den enfaldigaste unga glop med officersstjärna på kragen.”

## Underofficeren

När Wictor genomgått skeppsgosseskolan blev han 1887 antagen vid 6:e matroskompaniet i Stockholm. Även om han redan seglat på världshaven i flera omgångar kan man förstå att det måste ha varit spännande för 19-åringen att komma till huvudstaden. Wictor kom till Skeppsholmen som var den svenska flottans egen ö sedan 1600-talet och fick sin förläggning i Båtsmanskasern 1, som ligger nedanför det dåvarande Exercishuset, som i våra dagar blivit Moderna Museet. I kasernen, som var byggd 1818–19 efter ritningar av Skeppsholmens egen arkitekt Fredrik Blom, fanns plats för 250 man samt ett marketenteri och en del expeditionslokaler. Efter sju månader i exercisskolan kom Wictor till kanonbåten *Blenda* som skansgast. Nästa tjänstgöring var på korvetten *Saga* som förmärs-gast. Resan gick till Sydamerika och till Sydafrika. Sekond ombord var Louis Palander af Vega, berömd för sin världsomsegling med *Vega* 1878–80. Han skulle många år senare få en avgörande betydelse för Wictor.

1889 var Wictor en tid stationerad som skansgast på minfartyget *Ran*, byggt på Bergsunds varv och något senare ombyggd till kung Oscar II:s fartyg *Drott*, där Wictor senare skulle tjänstgöra i flera perioder. 1890 var han på korvetten *Freja*, som var svenska flottans sista fullriggare.

1890–91 genomgick Wictor förberedande högre klass av underofficersskolan. Under sommaren var han stationerad i två omgångar på chefsfartyget *Drott*, kung Oscars eget fartyg, som användes till kungens rekreationsresor under sommarmånaderna.

Eftersom *Drott* på sin tid var ett mycket känt fartyg, kan det kanske ha sitt intresse att låta konteramiral Gunnar Unger läsa ur sin bok Skeppsholmsbilder:

”*Drott* var ett tvåmastat järnfartyg. Besättningsstyrkan uppgick, 6 musikanter oräknade, till 75 man.----- Så länge konung Oscar levde försummade han ej att årligen där söka vila och rekreation- Dessa sommarresor erhöles så småningom inför den stora allmänheten karaktären av en institution, vari Marstrand avtecknar sig som den fasta punkten.”



Wictor tjänstgjorde sedan även somrarna 1894 och 1895 på *Drott*, då som 1:e signalman respektive biträdande styrman. Kung Oscar älskade sällskapsliv både iland och ombord, där han hade med sig en 6-manna-orkester. Wictor har berättat för sina döttrar att kungen vid ett tillfälle önskade dansa trots att det inte fanns damer ombord. ”Du där är lång och ståtlig, kom så får vi dansa!” så fick Wictor dansa med kung Oscar II, något han aldrig glömde. Kungen dog 1907 och *Drott* skrotades 1923.

År 1892 var Wictor kommenderad till båtstyrare på ångfregatten *Vanadis*, som hade gjort en berömd världsomsegling 1883-85. Wictor hade mött *Vanadis* i Medelhavet på sin första långresa med *Balder*. 1894–1895 var Wictor åter ombord på *Balder*, denna gång som förste stormärskorpral. Under denna tid inträffade ett olyckstillbud som kunde blivit ödesdigert. Wictor har själv berättat att han var högt uppe i riggen under storm och mörker. Plötsligt tyckte han sig se ett ansikte framför sig och i samma ögonblick höll han på att tappa taget om rån. Han återfick taget och räddades så från att störta ner.

Wictor hade avlagt styrmansexamen 1893 och året efter sjökaptensexamen inom flottan. 1896 fick han även ekonomiexamen efter genomgången underbefälsskola och utnämndes till underofficerskorpral. Wictor var då 28 år. 1901 blev han så utnämnd till underofficer av andra graden. Då hade han hunnit träffa sin blivande hustru och gifta sig 1899. Wictor var 1:e styrman på

pansarbåten *John Ericsson* år 1900 och tjänstgjorde på logementsfartyget *Eugenie* 1901.

## Fransk-Skandinaviska expeditionen till Jylland 1902–1903

Inom den meteorologiska forskningsvärlden hade det sedan 1890-talet förekommit samarbete mellan Frankrike och Skandinavien rörande förhållanden i de övre luftlagren. Tillsammans med sin franske kollega startade professorn i meteorologi i Uppsala en expedition till Hald på Jylland för att praktiskt studera luftströmningarna i atmosfären. Vetenskapsmännen behövde hjälp med konstruktion av väldiga drakar i lådförm och av stora ballonger, som skulle sändas upp i de högre luftlagren och sedan tas ner oskadda igen med sina dyrbara instrument. Inför starten av expeditionen vände sig professorn till amiral Louis Palander med en fråga om denne kunde rekommendera en duktig och pålitlig sjöman, som skulle sköta det praktiska arbetet med uppsändandet av drakarna och andra göromål. Amiralen kände Wictor från olika kommenderingar till sjöss och föreslog honom till expeditionen, Detta ledde i sin tur till en långvarig vänskap mellan professor Hildebrandson och underofficeren Wictor, något som på grund av tidens klasskillnader inte var så vanligt.

Expeditionens bas låg i Hald på Jyllands östsida nära Viborg vid Samsöbelt. Försöken med drakar och ballonger ägde rum i närheten av Samsö mellan Jylland och Själland. Den vetenskapliga verksamheten började i juli 1902. Det var till en början stora svårigheter med att få upp drakarna och i synnerhet att få ner dem igen oskadda med de dyrbara mätinstrumenten. Drakarna kunde fås att stiga till 2200 meters höjd och ballongerna till över 5000 m! Arbetet kunde vara mycket besvärligt och drakarna hamnade ibland långt uppe i Sverige och Norge. Ibland höll de sig kvar på Jylland, slog ner på hedarna och snärjde in hela fårflöcker i sina linor och fåren måste klippas loss. Wictor visade sig både praktisk och uppfinningsrik och bidrog sannolikt på många sätt till att expeditionen blev lyckosam.

Senare delen av försöken utfördes på Kattegatt ombord på de danska fartygen *Falster* och *Löwenörn* och avslutades i maj 1903. Då hade man fått tusentals data om de högre luftlagren. Efter bearbetning gavs forskningsresultaten ut i bokform.

Bevarade betyg säger om Wictor; ”---genom sina goda teoretiska kunskaper inom meteorologi och närliggande naturvetenskapliga ämnen och framför allt genom sin stora rent praktiska blick och förmåga har han presterat ett arbete, som varit stationen till stort gagn och honom sjelf till mycken heder.”

På den franske professor de Bort hade Wictor gjort ett sådant intryck att han blev ombedd att vara med på en

ny expedition 1906 till Medelhavet och Atlanten, denna gång bestående av fransmän och amerikaner.

Expeditionen avsåg att studera passadvindsområdena i Atlanten och man höll huvudsakligen till omkring Teneriffa. För första gången påvisades en antipassad, d.v.s. en luftström som gick över passaden, men i motsatt riktning. Wictor hade konstruerat apparater som tillät observationer på 5500 meters höjd, ett världsrekord på den tiden. Expeditionen skedde med ångfartyget *Otaria* och resan gick söderut på Atlanten ända till Ascension och till Kap Verde. Man gjorde även strandhugg i Sierra Leone.

Wictors erfarenhet av att tillverka och handha drakar ledde till att han fick instruera och lära upp personal inom de svenska Naturvetenskapliga Stationerna i Abisko och Vassijaure 1906. Sedan skötte han periodvis avläsningar av temperatur, fuktighet och solskenstid och uppställde tabeller för solhöjd m.m. ända in på 1920-talet. 1919 tilldelades Wictor Kungl. Vetenskapsakademiens Celsiusmedalj i guld för sitt arbete i forskningens tjänst.

### Tillbaka till sjölivet

1904 tjänstgjorde Wictor som 1:e styrman på korvetten *Freja*. Därefter blev han uppbördsstyrman på kanonbåten *Skagul*, vilket bl.a. innebar att biträda navigationsofficeren. Därefter var han uppbördsstyrman på jagaren *Magne* och på ångfartyget *Sköldmön*.

1908 skulle kung Gustaf V:s son Prins Wilhelm gifta sig med storfurstinnan Maria Pavlovna, kusin till tsar Nicholas II. Bröllopet ägde rum i S:t Petersburg, dit resan gjordes med *Sköldmön*. Wictor liksom alla i besättningen tilldelades S:t Stanislausmedaljen i guld av tsaren. *Sköldmön* var nog det märkligaste fartyg Wictor tjänstgjort på. Det var en liten hjulångare byggd 1868. Den skulle främst nyttjas av Karl XV vid resor sjövägen till Ulriksdal. Den var 31 m lång, stack endast 1,4 m, och gjorde 10 knop. Besättningen bestod av befälhavare, ett underbefäl, totalt 6 däcks- och maskinanställda.

Därefter tjänstgjorde Wictor som uppbördsstyrman på pansarbåten *Svea*, som var Sveriges första pansarbåt, sjösatt 1886. Hon moderniserades 1905, Sveriges modernaste med som mest 16 kanoner. De två grävsta pjäserna bestyckade sedermera Siaröfortet i Furusundsleden.

### Åter till Gladan!

1886 blev Wictor skeppsgosse på *Gladan*. Nu - 27 år senare - var han tillbaka som flaggunderofficer för att lära upp nya skeppsgossar.

*Gladan* var ett robust och välutrustat fartyg byggt 1857. Hon hade gjort åtskilliga långfärder och hade deltagit i en arktisk expedition under E.A.Nordenskiöld 1872 då hon blev infrusen i isen vid Grönland tillsammans med ångaren *Onkel Adam*. De kunde hugga sig loss först efter nio månader, som innebar närmast svält för besättningarna.

Besättningen bestod av kapten, två löjtnanter, en uppbördsstyrman – Wictor - en uppbördskeppare, samt två underbefäl. Övrigt manskap bestod av signalmatros, artillerimatros, sjukvårdare, hovmästare, kajutkock, förrådsman och timmerman. Skeppsgossarna var 74 stycken! Wictor förde bok som uppbördsstyrman, och det gjorde han noggrant och allomfattande. Den är ett idag unikt dokument som i detalj beskriver hur man seglar, manövrerar och underhåller en örlogsbrigg på 1800-talet. Den finns bevarad hos Wictors barnbarnsbarn. *Gladan* togs ur drift 1924 och var sedan logementsfartyg i Karlskrona. Hon sjönk vid kaj och sprängdes 1942.

1911 avslutades Wictors sjökommenderingar. Han hade då seglat i 29 år och fick nu en arbetsplats på Skeppsholmen. Han bodde med sin familj sedan tidigare på Kastellholmen, i ett mindre hus invid Kolskjulet, nuvarande briggen *Tre Kronors* kajplats. Han var expeditionsunderofficer i Stationsbefälhavarens i Stockholm militärexpedition. Han tjänstgjorde till 1923 då han övergick i reserven. Han utnämndes då till underlöjtnant i marinen.

När Wictors chef gick i pension skrev denne i ett betyg ”--- på ett synnerligen förtjänstfullt sätt, med utmärkt ordning och nit samt med berömvärd skicklighet fullgjort sin krävande tjänst. Särskilt vill jag framhålla den mycket stora hjälp jag hade under mobiliseringstiden 1914–18 av Flaggstyrman Nilsson genom hans stora duglighet och arbetsförmåga”.

När Wictor övergått till reserven utnämndes han 1930 till löjtnant i marinen. En hedersutnämning efter aktiv tjänstgöring.

1918–20 var han ordförande i Underofficerssällskapet, sedermera hedersledamot med hederstecken. Wictor var med vid bildandet av Flottans Män.

I mars 1933 fanns en stor artikel i Stockholmstidningen:

#### **”Fin honnör åt gammal krigsman.**

*Stationsbefälhavaren i Stockholm har hos k. m.t föreslagit att löjtnant Nilsson befordras till kapten i marinen. --- blir hr Nilsson den andre flaggunderofficeren i landet som utnämnes till kapten.”*

Wictor Nilsson avled 1944 och är begravd på Galärvarvskyrkogården i Stockholm.

Levnadsteckningen är ursprungligen gjord av Wictors barnbarn Kerstin Sahlin, min syster.

*Claes Planthaber*



## I coronakarantän ombord i skoleskibet *Christian Radich*

Den 10 februari flög vi från Gardermoen ner till Las Palmas där *Christian Radich* låg.

”Vi” var 31 deltagare i Windjammerprojektet tillsammans med färdledare, medic, 6 gott vuxna och 3 tidigare Windjammare som frivilliga. Till Windjammerprojektet kommer ungdomar som på väldigt olika sätt har förlorat kursen i livet för att få hjälp att hitta rätt. (Se [www.windjammer.no](http://www.windjammer.no))

Seglingen skulle vara i 5 veckor och avslutas i Ijmuiden, Holland, varifrån vi skulle flyga hem.

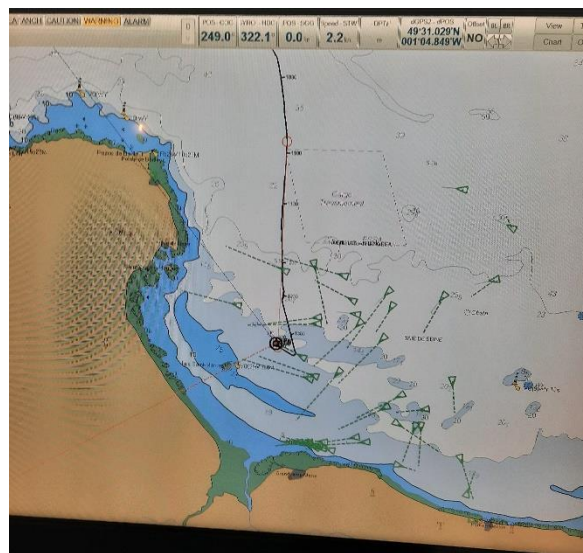
När vi lämnade Norge hade vi knappt hört om Corona. Vi hörde inte mycket mer under de 3 första veckorna och hade inte några problem med att komma iland på Madeira eller Sao Miguel, Azorerna. Inte heller när vi kom till La Coruña i norra Spanien i början av mars var det problem att gå iland eller röra sig i området. Vi åkte bl.a. tåg till Santiago De Compostela hela gruppen.

Fredag e.m. lämnade vi La Coruña. Planen var att först segla till Cherbourg för att hämta en fotograf från Dagens Näringsliv som skulle vara med de sista dagarna. Sedan fortsätta till Ijmuiden dit vi skulle ankomma lördagen den 14:e och sedan efter ett avslutningsprogram flyga till Norge den 17:e.

Fram tills nu var vi väldigt lite berörda av coronapandemin. När man är ombord långt ute på havet tänker man inte så mycket på det som sker iland. Men ett par dagar efter att vi lämnat Spanien fick vi reda på

att vi inte skulle till Cherbourg. Fotografen vi skulle ta ombord hade fått reseförbud av DN på grund av smittorisken. Det var först nu det gick upp för oss att detta kanske var allvarligt.

Så långt hade vi haft bra sydvästliga vindar så vi seglade med bra fart och sydvästen skulle fortsätta. Därför beslöt kapten att vi skulle ankra i lä av den halvö där Cherbourg ligger. Så vi ankrade utanför landstigningsstranden Utah beach i Normandie. Här hade vi lektioner och övade att köra båt. En kväll berättade kapten om landstigningen i Normandie och vi såg ”Saving Private Ryan”. Där låg vi i nästan två dygn.



Nu följde vi med på nyheterna hemifrån mycket mer än tidigare och vi undrade hur det skulle bli att komma hem.

Dagen efter att vi lättat ankar fick vi besked om att inte gå in till Ijmuiden utan segla direkt till Norge för att undvika smitta. Nya planen var att vi skulle komma till Oslofjorden den 17:e. Vad som sedan skulle ske var oklart. Skulle vi i karantän eller kunde vi resa direkt hem?

När ungdomarna fick höra att vi skulle fortsätta segla till Norge reagerade de väldigt olika. En del tyckte det var bra. Andra, som inte var så glada för att vara på sjön, blev deprimerade. De hade sett för sig att snart komma iland. Alla undrade hur det skulle bli att komma till Norge. Men efter ett halvt dygn när vi hade pratat igenom de alternativ vi hade var vi överens om att det inte var så dåligt att komma till Norge den dag vi egentligen skulle flugit hem.

Efter någon dag fick vi veta att vi skulle vara i karantän i 14 dagar men att vi fick räkna de 14 dagarna från det vi sist hade träffat andra, alltså losskastningen från La



Coruña. Vi skulle alltså få gå iland den 20:e på eftermiddagen.

Seglingen över Nordsjön gick fort. Det var först sista dagen vinden vände och vi bärgade seglen och gick för motor upp Oslofjorden. Vi ankrade först utanför Dröbak, men flyttade efter ett par timmar och ankrade i Bunnefjorden syd för Malmöya. Där låg vi sedan till fredag lunch då vi gick in och förtöjde vid Sockerbiten utanför Operan.

När vi ankrat hissade vi signalflaggan Q som betyder ”Mitt fartyg är fritt från smitta och jag vill ha rätt till fri samfärd med land.” Det fick vi dock inte förrän den 20:e.



De tre dagarna till ankars hade vi arbeten, ”Rent skepp”, ungdomarna hade videomöten och på det sättet digital off-boarding med Windjammergruppen iland.

För den fasta besättningen var det också flera möten som gällde deras arbetssituation när turen var slut. De flesta blev permitterade. Alla hade förståelse för situationen så det blev inga problem.

Onsdagskvällen till ankars gav velföreningen på Nordstrand oss en lysshow när de från kl. 2000 och i 10 minuter blinkade med billyktor och ficklampor från många platser mot oss. Det var fint och uppskattades mycket.

Sista kvällen ombord hade vi gemensam middag på banjerna med god mat, egenkomponerade visor från vaktlagen och shantysång.

När vi gick in till kaj på fredagen togs vi emot av två grensepolisier med munskydd som kollade våra pass. Det var många anhöriga som väntade men de stod i små grupper. De fick heller inte komma ombord och se hur vi haft det. När vi gick iland fick vi ta med all packning och sedan inte komma ombord igen. Och det var väldigt lite kramar.

Jag upplevde att alla klarade av situationen väldigt bra men att de flesta inte tog in allvaret i det hela så länge vi var ombord. Livet gick sin vanliga gång med vakter, mat, fritid och sömn. Inte ens de sista dagarna till ankars märktes det någon större oro.

*Bengt Malm*

---

## Skeppet *Loretos* förlisning 1901

Sjökapten Gustaf Myrsten fick 1901 i uppdrag av sin far, Johan Niclas Myrsten hemmahörande i Slite på Gotland, att resa ut i Europa för att köpa ett lämpligt fartyg. Gustaf var då 24 år och hade redan 10 års segelfartygsfarenhet.

I Marseille hittade han vad han sökte, ett skepp med inmönstrad besättning och last med destination St John, Kanada. Besättningen bestod av 10 män i åldrarna 19 till 36 år från Sverige, Norge, England och Kanada. Gustaf fick klartecken att köpa barkskeppet *Loreto*, 646,51 reg.ton, och bad sina föräldrar att skicka sin sextant, nautiska handlingar och övrig personlig utrustning. I juli avseglade Gustaf med *Loreto*. Efter lossning i St John intogs last av trä för Las Palmas, Gran Canaria och avseglade den 2 november. Vad som sedan hände skriver Gustaf i ett brev hem till fadern, skeppsredaren.

”Marseille den 27/11 1901,

Käre Pappa!

Med ingalunda glada känslor är det som jag nu skriver detta. Jag kan tänka mig, huru det skall kännas när ni fått mitt telegram om *Loretos* förlisning.

Vi äro nu utanför Marseille, komma antagligen in i eftermiddag. Tänk så egendomligt. Idag för fyra månader sedan lämnade vi Marseille och idag komma vi tillbaka dit igen, men under vilka förhållanden. Jo, som

skeppsbrutna sjömän utan mer kläder än vad vi går och står i, efter att ha förlorat allt, men vi få väl trösta oss med att vi alla blevo bärgade, så att inget liv blev förlorat.

Som telegrammet från St John lydde, så avseglade vi därifrån den 2 november. Genast vi kommo ut, fingo vi en ONO storm på oss. Då fartyget var mycket vekt och låg över, så måste vi den 4 november lämpa c:a halva däckslasten överbord för att kunna föra segel och klara land.

Änkönt mycket blåsigt och ostadigt väder gick resan sedan bra till den 11, då vi fick en riktigt hård storm av VNV m orkanartade byar. Eftersom vinden var god, länsade vi för båda undre märsseglen tills eftermiddagen, då vi gjorde fast undre stormärseglet för att underlätta styrningen i den höga sjön och således länsade endast för det undre förmärseglet. På kvällen tilltog läckningen, så att vi icke kunde hålla läns. Klockan 8 på kvällen var det 2 fots vatten i rummen och klockan 12 på natten hade vattnet stigit till 12 fot, trots att pumpen varit igång hela tiden.

Klockan 6 på morgonen den 12 november var fartyget vattenfyllt och tog brottsjöar in överallt på däck, bräckte ned brädgångar, tog ut däckslasten, ävenså började däckat att bräckas upp midskepps, så att riggen slackade upp och masterna kunde väntas gå överbord när som helst.

I dagningen vid sjutiden kom en ångare i sikte och beslöts då att hissa nödflagg och försöka bärga oss själva, innan det blev för sent. När ångaren kom i närheten av oss, signalerade den att vi skulle invänta bättre väder, emedan ingen av oss då i den höga sjön ville riskera att utsätta någon båt. Under tiden hade ångaren kommit upp till lovart om oss och fått fast i en livboj, som vi kastat ut med därvid vidfästad lina. På det viset halades en man ombord i ångaren, men då det var stor risk för kollision uppgavs vidare försök därmed.

Vid middagstiden mojnade vinden något, så att vi satte ut den minsta båten vilken dock genast vattenfylldes.

Giggen (den mellersta båten) hade blivit sönderbräckt och då jag icke ville sätta ut storbåten utom i yttersta nödfall, signalerade jag till ångaren att sätta ut en av sina livbåtar. Detta lyckades för honom med hjälp av flera oljepåsar, som dämpade sjön.

När livbåten kom i närheten av oss kunde den inte riskera att gå långsides av oss, ifall riggen hade gått överbord, utan höll sig ett stycke akter om och fick förbindelse med oss medelst livboj och lina. Sedan begagnade vi oss av linan att komma i båten på så sätt, att vi slogo linan om oss och hoppade i sjön och halades till

båten där vi blevo upptagna, varande jag som vanlig sjömansordning, den siste som lämnade *Loreto*. Efter ganska stor risk kommo vi sedan lyckligt ombord i ångaren och fick båten hissad, varefter den fortsatte sin resa.

Stället där vi blevo upptagna var på Latitud N 36°30' Longitud 53°20'W. Ångaren, vars namn var *Masconomo* från Bristol, var på resa från Baltimore till Marseille och blev vi mottagna på det humanaste sätt, fingo torra kläder och fick sova ut riktigt, vilket kändes skönt efter 3 dygns vaka.

Meningen var att sätta oss i land i Gibraltar, men då vi kommo dit mitt i natten, ville inte kapten sinka tid med att invänta dagningen, utan fortsatte resan till destinationsorten, dit vi som sagt kommer in i eftermiddag.

Sådan är i korthet förloppet om tilldragelsen.

Här i Marseille blir det sjöförklaring och göra upp med besättningen, varefter styrman och jag kommer att hemsändas på bekostnad av allmänna medel enligt svensk sjölag. Resten av besättningen mönstrar antagligen ut i Marseille eller också sänder konsuln dem vidare.

Vi blir antagligen sända över Antwerpen och Göteborg, så jag hoppas vi hinner hem i god tid för att fira jul.

Några pengar behöver jag knappast, ty folket har inget tillgodo utom styrman och det kan han få när vi kommer hem. När vi kommer till Sverige, behöver jag nog något till kläder, för att inte komma hem alltför sluskig, varom mer framdeles.

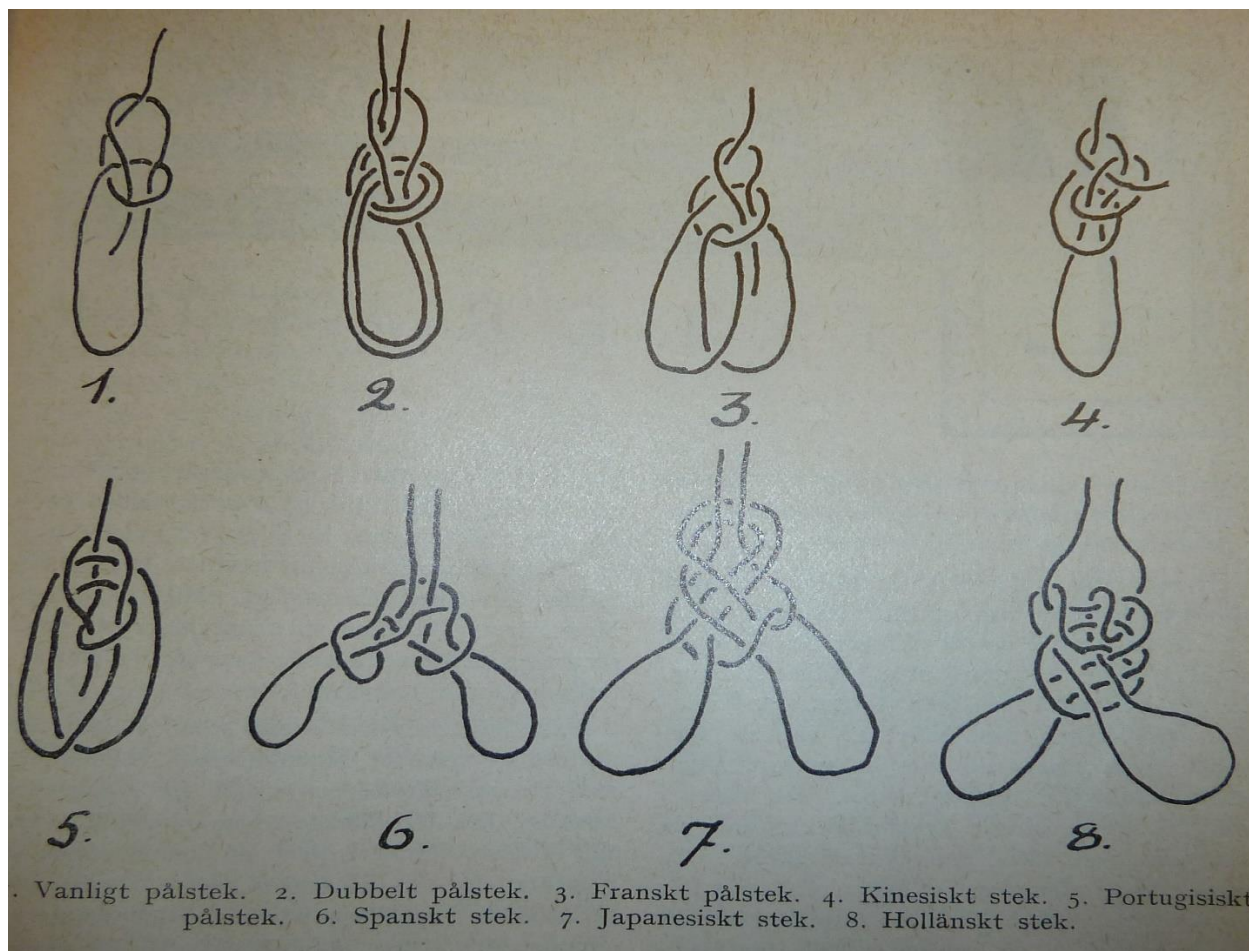
Alla papperen blevo räddade, fastän en del blev våta, men ingenting annat. Nu ser vi Marseille och snart får jag annat att göra.

Vidare framdeles. Till dess många hälsningar från er shipwrecked

Gustaf\*

Dagen efter att brevet skrevs hölls sjöförklaring i Marseille. Det konstaterades att fartyget var i gott skick på alla sätt vid avresan från St John, icke överlastat och väl bemannat. Orsaken till olyckan ansågs helt och hållet vara att tillskriva storm och oväder.

*Sten Gattberg*



## NATIONALISERADE PÅLSTEK

Många knopar benämns efter länder, men om sjöfolket i dessa länder erkänna dem som egna, är en annan sak. Bland de många variationer av pålsteket finns minst sex med nationalitetsnamn, påstår Nautical Magazine. Det pålstek som mest liknar det vanliga enkla eller dubbla pålsteket är det franska, fig. 3. Början av steket göres på samma sätt, som det enkla med ett öga, men innan ändan tages runt "fasta parten" trädes den än en gång genom ögat varigenom en dubbel slinga erhålles, vilket kan vara fördelaktigt, när det gäller att smyga sladden kring ett föremål.

Det portugisiska pålsteket, fig. 5, är egentligen samma stek som det franska men lägges något olika. Man börjar med att skjuta upp två bukter motsols, varefter steket avslutas över dessa likt ett vanligt pålstek. Detta dubbla pålstek är lättare och snabbare att lägga än nr 2 och 3.

En till synes onödig komplikation är det kinesiska pålsteket, fig. 4. De invecklade törnarna göra knappast steket starkare än ett vanligt pålstek. I stället kommer

knopen endast att dras ihop hårdare och blir svårare att lossa än ett sådant.

Det finnes tre pålstek med dubbla slingor, en på vardera sidan av knopen, i stället för tillsammans som i det vanliga dubbla pålsteket, nämligen det spanska, japanska och det holländska. Av dessa är det spanska, fig. 6, mest känt. Det göres på en bukt liksom ett dubbelt pålstek, genom att en bukt viktes på denna, så att två från varandra vända ögon bildas, ett på vardera parten. Därpå drages t.ex. den högra parten av den tillbaka-vikta bukten genom det högra ögat, och den vänstra parten genom det vänstra ögat, varefter steket samsas. De japanska och holländska pålsteken äro lättare att göra efter figurerna än att beskriva. De ha egentligen inget användbart värde utan tillhöra sjömannens lek med tågvirke likt de kända toppsteken och dylikt.

*Ovanstående osignerade artikel är tagen från Nautisk Tidskrift nr 6-7/1946. Artikeln är sannolikt författad av Sam Svensson.*



## FLAGGAN I TOPP

### September

29 Anders Idre	85	O
30 Rolf Boberg	80	S

### Oktober

6 Björn Waltré	75	O
16 Evert Tryding	85	O
19 Rolf Bondesson	80	S

### December

2 Torsten Seeman	90	V
5 Ragnar Westblad	75	V
6 Lars Bergman	70	O
22 Krister Skeppström	95	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 [joegrath@gmail.com](mailto:joegrath@gmail.com)

## EPOST

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

## MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2020 är 250 kr, likaså för 2021, för juniorgastar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

## SKEPPSORDERS REDAKTION

Lars Bergman  
Sommarvindsvägen 14  
133 32 Saltsjöbaden  
[lars.h.bergman@gmail.com](mailto:lars.h.bergman@gmail.com)  
070-590 44 23

Claes Planthaber  
[claes.planthaber@gmail.com](mailto:claes.planthaber@gmail.com)  
070-532 48 20

Johnny Lund  
[kkjolu@gmail.com](mailto:kkjolu@gmail.com)  
070-200 80 75

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 <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 <a href="mailto:sten@famgattberg.se">sten@famgattberg.se</a>
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 <a href="mailto:f6abian@icloud.com">f6abian@icloud.com</a>
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38 <a href="mailto:hakan.granander@gmail.com">hakan.granander@gmail.com</a>
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64 <a href="mailto:joegrath@gmail.com">joegrath@gmail.com</a>
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45 <a href="mailto:peter.alund1@gmail.com">peter.alund1@gmail.com</a>
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20 <a href="mailto:claes.planthaber@gmail.com">claes.planthaber@gmail.com</a>
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 <a href="mailto:lars.lundberg@usonmarketing.eu">lars.lundberg@usonmarketing.eu</a>
Lättmatros	Vakant	

## Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29 <a href="mailto:pelle@pellebrandt.se">pelle@pellebrandt.se</a>
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08 <a href="mailto:olamanhed@gmail.com">olamanhed@gmail.com</a>

## 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