



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 83	Redaktion	Ansvarig utgivare	November
Nr 4	Linus Martinson Lars Dahllöf	Sten Gattberg	2015

KAPTEN HAR ORDET

Normaltid är nu införd och fritidsbåtar är vinterförlagda. Alltså är det dags att följa Gastarnas instruktion § 1:2 där det framgår att "Besättningens uppgift är att åstadkomma ett kamratligt samband mellan i seglande fartyg utbildade sjömän och därvid uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner."

Backlagsträffarna och vårt medlemsblad *Skeppsorder* bidrar till att fullfölja Besättningens uppgift. Det är glädjande att följa Backlagsförmännens ansträngningar att samla Gastarna till Backlag. Ostkustens Backlag samlades den 5 oktober till en filmvisning om 4-mastbarkens Pommerns segling 1936-37. Nästa Backlag i Ost blir/var den 30 november. Vestkustens Backlag kallades till Backlag den 15 november då Märsgasten Michael Schollin berättade om sina upplevelser. Backlagsförmän i Syd kallade till Backlag den 24 september med "turande" mellan Helsingborg och Helsingør för att avsluta i Helsingborgs Fartygsbefälhavare Sällskaps lokaler. Tyvärr var det för få som anmälde sig varför Backlaget ställdes in. Backlagsförmän Guy Rosvall avser göra nytt försök våren 2016.

Redaktionskommittén under ledning av 2:e Styrman och Lars Dahllöf efterlyser en medarbetare att medverka till sättningen av *Skeppsorder*. Kontakta Linus Martinson!

För att aktivera Gastarna har förslag inkommit om något gemensamt evenemang – en god idé som Befälet för närvarande överväger tillsammans med ytterligare en idé. Avsikten är att samla Gastarna till en gemensam samling under försommaren 2016.

Alberget 4B, där Gastarna samlats för Årsmönstring sedan 1929, har en ny ägare. Denne har meddelat att Gastarna inte kan räkna med att få fortsätta denna mångåriga tradition. Ett verkligt sorgligt besked. Ankaret är, som

bekant, flyttat till Beckholmen. Besättningens tavlor är nu förrådsställda i Borgerskapets tavelförråd. Detta med benäget bistånd av ordförande i Stiftelsen Abraham Rydberg, grosshandlare Tommy Adamsson.

I år seglar *Gunilla*, *Älva* och *Gladan* på oceanerna för att utbilda blivande sjöbefäl i sjömanskap och navigering. Lika traditionsenligt skall Rydbergsgastarna samlas till Årsmönstring den 1 maj. En tradition vi gärna vill bevara. För att föra traditionen vidare, krävs Gastarnas aktiva deltagande både att närvara vid Backlagen och hjälpa till med rekrytering och – inte minst – medverka i Skeppssorder!

Varje Gast uppmanas att hjälpa Besättningen att få ytterligare – och yngre – Gaster att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.

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

Sten Gattberg

Kappsegling med bark, brigg, galeaser och skonare



*Nio vackra skutor i Napoleonviken. Innerst ligger *Deodar* och utanför henne *Sunbeam*, *Shamrock*, *Jens Kiil*, *Ellen*, *Ariel* och *Constantia*. Th skymtar masterna på *Lova* och *Anna Sofia*.*



Shamrock möter Constantia...



...och ser Sunbeam och Ariel segla förbi.

Till rors på *Morgenstern*.Elever avnjuter en solig dag i *Christian Radich*.

Gasten Matilda i Ostkustens backlag har haft en händelserik sommar till sjöss. Mellan passen i segelfartyg har hon tjänat sitt uppehälle med att segla Skeppsholmen runt med sightseeingbåtar. Hon har dessutom lockat ut sina båda bröder **Gustav** och **Ludvig** till sjöss.

Matilda började med att medverka som informatör i STIY (Sail Training International Youth Council) *Get on board project* under Tall Ship Race hamnuppehåll i Aalesund. Tio dagar senare mönstrade hon i Kristiansand på i besättningen i norska fullriggaren *Christian Radich* för tävlingens sista etapp till Aalborg och sedan vidare till Hanse Sail i Warnemünde och därifrån genom Kielkanalen till Bremerhaven. Sommarens seglingar avslutade hon med att delta i den traditionella skutkappseglingen Saltkråkan Race i Skeppsholmsgårdens skolfartyg *Shamrock*.

Allemans tvagning på *Radich*...*Morgensterns* stormast.

Gustav började med att segla två veckor som ledare i Galeasen *Ellen* och därefter mönstra som elev i den holländska briggen *Morgenstern* i Aalesund för den sista etappen i Tall Ship Race från Kristiansand till Aalborg och vidare till Warnemünde.

Yngste brodern Ludvig började med tre veckors segling i *Ellen* och deltog sedan i Saltkråkan Race också i *Ellen*.

Lova segrade i årets Saltkråkan Race

Saltkråkan Race är sedan många år en tradition bland skutor i Stockholmsområdet. I år deltog nio skutor i tävlingen, som dels består av en kappsegling och en efterföljande ship-shapetävling. Skutorna samlades fredagen den 2 oktober i Napoleonviken på Ägnö.

På lördagen genomfördes kappseglingen i strålande väder, men svaga vindar. Efter tidsräkning med handikapp vanns tävlingen av *Lova*. På söndagen avgjordes ship-shapetävlingen, som vanns av *Shamrock*.

Shit-priset, som tilldelas någon som gjort någon tabbe tilldelades en skeppare som skickat sin mamma till skepparmötet.

Av *Sven Dagberg*, foto: *Matilda Dagberg m fl*

”Ensam kan man klara mycket, tillsammans klarar man allt”

Såsom varande dagjournskeppare vid Sjöräddnings-sällskapet Barsebäckshamnsstation kunde jag den 28 augusti få tredubbel nytta av denna min position. Jag genomförde således denna dag dels i utbildningssyfte besök i några danska hamnar eftersom det alltid är nyttigt att veta hur en hamn ser ut om man en mörk natt skall bogsera in en haverist, dels övade vi tilläggningar och dels gjorde vi i promotionssyfte ett besök på den vackra danska fullriggaren Georg Stage.

Det slumpade sig även så, att just denna dag hölls avslutning av årets seglation med all den pompa och ståt som detta föranleder. Vi, som kom med SSRS modernaste båt, Rescue Sparbanksstiftelsen Öresund, var John-Henrik Sandsdahl, Tomas Heydl, Håkan Garmer och undertecknad, de tre sista av oss medlemmar i stationens besättning. John-Henriks funktion kommer att klarna senare. Vi förtöjde vår båt strax akter om Georg Stage

Vi blev väl mottagna ombord, fick en ordentlig rundvandring och presenterades för befälet varefter avslutningsceremonin tog sin början. Kapten Bjarke Wahlqvist höll ett mycket trevligt tal och överlämnade diplom till samtliga elever, dessutom fick några, som utmärk sig på något sätt, olika slags premier. Kaptenen var en modern kapten med goda relationer till alla ombord, detta framgick tydligt på olika sätt.

Därefter var det Rydbergsstiftelsens tur att framträda. Min danska är lite bristfällig och därför drog jag här fram mitt trumfkort, John-Henrik Sandsdahl. Han är från Färöarna, har varit en hel del till sjöss, bott på Island, är numera min granne samt framför allt så har han seglat en säsong på Georg Stage.

Han framförde mitt skrivna tal men han lade även till, med mitt goda minne, en del egna synpunkter. Totalt blev det givetvis ett långt bättre tal än vad som finns nedan och det mottogs med applåder. Jag kan nämna att dottern till John-Henriks kapten på 60-talet nu var styrman ombord och hon och min vän hade samma åsikter om att befälsföringen hade förbättrats åtskilligt sedan dess.

Efter talet så överlämnade jag Rydbergsstiftelsens premium, en utmärkt kikare, till nr 36, Rune Pilegaard. Han blev glatt överraskad eftersom han då inte visste att han blivit utsedd till bäste elev ombord. Efter detta följde ytterligare några utdelningar och därefter serverades öl och tilltugg, dvs det hela gick till som det brukar i vårt inte så fyrkantiga broderland. Därmed var det hela slut och vi återvände hemåt över Sundet.

Av Göran Garmer



Rune Pilegaard fick stiftelsens premiekikare.

Här återges delar av Görans tal vid premieutdelningen

”Att segla ombord i ett segelfartyg är att vara i ett team, man klarar inte något ensam, men tillsammans så klarar man allt. Ni har varit ombord en ganska lång tid och upplevt många slags väder och ni vet att om signalen ”All hands on deck” hörs så är det teamarbete som gäller. Att gå upp ensam i riggen en blåsig och mörk natt för att beslå ett råsegel, det gör man inte ensam, man måste vara flera, man är beroende av varandra. Men även i ett team så är det alltid någon som märks mest, som är den drivande, som tar ansvar, som ser helheten. Och detta bör givetvis belönas på något sätt! Denna gång så har befälet ombord i detta vackra skepp bestämt att Rydbergsstiftelsens premium skall tilldelas nr 36, Rune, som jag nu ber komma fram.”



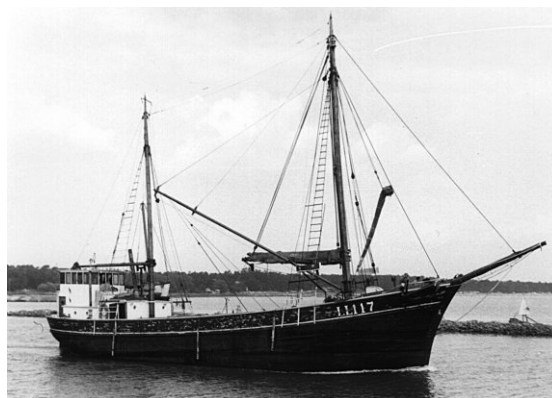


Hans Karlsson, skeppare på Ingo, visar var kocken sov på Islandsfärderna...

Hans Karlsson
är skeppare
på Ingo, Sveriges
sista träskuta i fraktfart:

Kocken måste sova i en liten kista!

För drygt 50 år sedan sjöng Sveriges sista fraktskuta av trä på sista versen. Med anledning av det skrev Skeppsorders redaktör Lasse Dahllöf den gången den här artikeln i tidningen Båt-Nytt.



Från 1945 och 20 år framåt var Ingo med och hävade upp havets vita guld, storsill, under Islandsfisket. Kocken Larsson var en av dem som var med.

■ ■ **Tänk dig att du ligger i en kista!** Andas gör du genom ett litet hål i locket, stort som en gammal 5-öring. Föreställ dig också att kistan kränger och rullar. Oupphörligt. Det var så Larsson bodde.

Denne Larsson var ingalunda någon fakir. Larsson var kock. Kistan var kocken Larssons sovplats på den svenska fraktskutan Ingo av Västervik.

Kocken-fakiren Larsson stod för kothållet ombord när Ingo var med och hävade upp storsill utanför Island. Någon resa, eller kanske alla de åtta åren när

Ingo var med i jakten på havets vita guld på 1930-talet, var Larsson med ombord.

Varje natt då Ingo med sin fiskarbesättning vakade och krängde för Nordatlantens vågberg i väntan på en ny arbetsdag, kröp Larsson ned i sin kista i styrhytten, locket lades på — och Larsson somnade.

En kväll innan kocken somnade skrev han sitt namn på kistlockets insida. Med stora, omsorgsfulla bokstäver: L-A-R-S-S-O-N.

Och så står där än i denna dag.

200-tonnaren Ingo byggdes på skutvarvet i Sjötorp vid Göta Kanals östra Vänermyrning för 53 år sedan - 1922! I dag - år 1975 - är Ingo Sveriges absolut och oåterkalleligen sista träskuta i reguljär fraktfart! Alla andra fartyg från epoken, bland de 484 andra träskutor och pråmar som byggdes bara i Sjötorp, har huggits upp eller förvandlats till sommarnöjen. Sönderseglade, olönsamma och slut.

Men inte Ingo. Hon är kanske inte i skick som ny, men i alla fall i en för träskutor av den årsklassen utmärkt form!

-Ingo har hela tiden varit i människohänder, säger Henry Johansson, fartygsmäklaren som för sex år sedan sålde Ingo sista gången till nuvarande ägaren. Och med det menar Henry att fartygets alla ägare alltid skött henne med all tänkbar omsorg.

Då 27,5 meter långa och 6,90 m breda Ingo av Sjötorp gick av stapeln 1922 var hon ett spekulationsbygge. Varvet hade ingen köpare. Men knappt hade Ingo tagit vatten så stod 22-årige Emil Persson på kajen med färsk kaptenspapper på fickan. I 3-4 år seglades så Ingo av den sedan i sjöfartskretsar legendariske flaggskepparen i Ahlmarksrederiet, som där fick 37 tjänsteår på nacken innan han avled förra året. I Sjötorp. Och med Ingo framför ögonen i hamnbasängen.

■ **Men det var en lång resa** innan Ingo kom tillbaka till Sjötorp. Efter Emils skepparepok såldes hon till ett partrederi i Öregrund (med 28 delägare!).



Besättningen på Ingo under Islandsfisket.

Slite, Klädesholmen och Mollösund var några av de andra hemmahamnarna genom åren innan cirkeln slöt

sig för sex år sedan då Henry Johansson i Sjötorp tog Ingo i byte i samband med en annan affär.

Och bröderna Karlsson kom in i bilden. Hans, styrman, och Arne, motorman, med gedigen sjömanserfarenhet från oceanfart, fick hand om Sveriges sista träskuta i fraktfart. Hans köpte Ingo och Arne mönsttrade på som maskinist och besättningsman.

Båtnytt träffar bröderna på skutvarvet i Sjötorp (var annars?) just som Ingo ska tas upp och bottenmålas för att till sommaren åter dyka upp, som ett pittoreskt och sjömansmässigt inslag utmed de svenska kusterna. Ingo är ju, med fartygsmått mätt, en äldre dam och behöver en ytlig make-up då och då.

-**Men hon tar inte in en droppe** vatten, inte ens nedlastad till plimssollmärkets översta markering, berättar Hans Karlsson, då vi går ner i lastrummet.

Det känns lite högtidligt - för fartyget är faktiskt något av ett levande kulturminnesmärke. Bakom garneringen skymtar bordläggningens kraftiga furuplankor. De väldiga spantpelarna av furu med toppar av ek bär upp valvet av däcksbalkar och ramar in lastrummet som en liten kyrksal.

Handsmidda järnförstärkningar vittnar om duktiga smeder lika väl som yrkesskickliga timmermän.

-Det är det här, säger skepparen och pekar på den luftiga trägareringen, som gör att fartyget fortfarande lever. Bordläggningen måste ventileras, annars rötar den! Skulle man bygga om det här lastrummet till en inbonad storstuga, som fritidsskepparna gör, vore det snart slut med Ingo.

Men andakten i lastrummet har ett störande inslag - garneringen är sönderhackad och illa skadad och en av däcksbalkarna är knäckt! Det är resultatet av en frakt för arbetsmarknadsstyrelsen till Donsö i fjol. Gubbarna i AMS-gänget hackade utan förskoning sönder lastrummet med en grävskopa!

Hans Karlsson: - AMS vägrar att betala skadorna. Normalt står stuveribolaget ansvarigt för last- och lossningsskador, men här anlätades inget sådant. Därför borde AMS träda in, anser jag.

Och det är inte utan att man håller med. För AMS handlar det inte om särskilt stora pengar, men för skeppar Karlsson är reparationen en besvärande utgift.

Nu går väl Ingo av Västervik inte omkull på grund av AMS grävskopa. Men utgiften kan vara en av de droppar som urholkar stenen - dvs i det här fallet ekonomin för det seglande kulturminnesmärket. Så gör upp med skepparen, snälla generaldirektör Olsson i AMS.

■ **Det nämligen ingen som blir rik** på att äga en mindre fraktskuta i dagens - av myndighetspålagor ingärdade - Sjöfartssverige. Så mycket står klart då Ingos 30-årige skeppare berättar om sina problem. Föreskrifter och pålagor av betungande art är legio, enligt Hans Karlsson.

Ett par exempel:

Ingo med tre mans besättning måste ha livbåt och räddningsflotte för sammanlagt 16 (!) personer.

Farledsavgifterna ökar stadigt. Att gå t ex mellan Vinga och Göteborg kostar 344 kr varje gång.

Den årliga fartygsinspektionen kostar nu minst en tusenlapp. Förut var det gratis.

Avgifter till myndigheterna kostar Hans Karlsson och Ingo sammanlagt ungefär 10 000 kr per år!

■ **Ursprungligen var Ingo en tremastad seglare** med en mindre hjälpmotor. Så småningom togs en av masterna bort, de två lastluckorna blev en enda och en större tidsenligare maskin sattes in. Den nu varande maskinen, nummer tre i ordningen, är en tvåcylindrig 150 hästars tändkulemotor (s k semidiesel), fabrikat Jungner Munktell från AB Jönköpings Motorfabrik som installerades 1951. Den går som ett urverk, enligt skepparn, och drar 25 liter brännolja per timme. Toppfart för Ingo är 7 knop med full last - 200 ton.

-Vi lastar mest spannmål numera, men förr gick Ingo ofta med papper från Väneren, t ex till Danmark, berättar Hans Karlsson.

Ingo av Västervik går numera uteslutande i Östersjöfart och är ett välbekant inslag i skärgården där hon dunkar fram med sina 7 knop och sin besättning på tre man -skepparn, hans fru och bror Arne.

■ Några mer dramatiska händelser berättar inte Ingos loggbok om. Skutan har varit - och är - en turbåt. En gång, 1924, blev Ingo dock så nedisad utanför Ystad att då fartyget äntligen med knapp nöd kom i hamn fanns bara stormasten kvar att förtöja i! Resten var ett isberg.



Ingo i rykande NV kuling med 24 sekundmeter på Hjarteröfjärden under resa från Norge till Sverige.

Och 1969 då Hans Karlsson nyss hade köpt fartyget råkade man illa ut i de enorma höststormarna.

Hans Karlsson: -Vi fick en nordvästlig kuling utanför Bohuslän och sjön gick så hög att vågbergen slog över - och in i - Ingo. Både maskinrummet och durken började vattenfyllas och vi i hade ingen chans att hålla kursen. På läkusten fanns bara grund och klippor. Till slut lyckades jag i alla fall hitta ett hål mel-

lan skären i kortet och vi kunde länsa undan vågorna och in på lugnare vatten.

Men några haverier, eller ens grundkänningar, finns inte i Ingos papper. Hon klarade sig till och med utan tillbud i Tysklandstrafiken under andra världskriget.

■ Till detta hör också att Ingo - i olikhet mot andra träskutor från epoken - inte är sönderseglad. Kölstocken är hel och obruten utan minsta svank!

Rimligen borde Ingo ha ännu många år framför sig på sina trader i Östersjön. Det hänger lite grand på hur länge skeppar Karlsson lyckas i sin strävan att förena en av pålagor (och AMS...) hotad ekonomi med idealitet och känsla för gammalt sjömanskap.

-Det var aktuellt att sälja förra året. Ett tyskt konsortium bjöd 100 000 kr för Ingo. Men det sprack på att jag inte kunde få ett annat lämpligt fartyg i stället. Vi har också försökt intressera olika sjöfartsstiftelser att ta hand om Ingo. Men det har inte lyckats.

Så just nu är Ingo inte till salu. Båtfolket har chansen att se henne för full maskin och stödsegel ännu en båtsommar. Och miljövännerna kan glädja sig åt att varje gång den gamla träskutan går förbi med full last så betyder det sju stora, osande och bullrande långtradare mindre på landsvägarna! ■

Så gick Islandsfisket till



Drivgarnen tas in. Ett hårt jobb som kräver sin man.

Årligen, strax efter midsommar, stävade Ingo och andra svenska fiskefartyg, nordvästut över Nordsjön för drivgarnsfiske efter det vita guldet, den feta islandssillen. Man var ute tre månader och levde huvudsakligen på fisk (sill förstås men gärna också torsk), som man själv drog upp och stekt potatis.

Fisket ägde oftast rum på öst- och norrsidan av Island, utanför tremilsgränsen. Man la ut en kilometer nät sent på kvällen och lät det ligga ett dygn. När fångsten, om det blev något, togs upp rensades den omedelbart, saltades och packades i tunnor. Silltunnorna packades hårt genom att fångsten stampades ner i dem med hjälp av en plank. Varje tunna vägde efter det 100-105 kilo. När man hade drygt 100 tunnor var det dags att gå hem till Sverige igen.

”Möbeln” från Sjötorp har återfått sin forna glans!



Ingo till ankars i Göteborgs skärgård.

Tremastskonaren Ingo byggdes 1921-22 av varvsägaren Gustav Groth i Sjötorp på spekulation och för att sysselsätta varvsarbetarna under 20-talets depression.

Fartyget byggdes i ek och fur och fick en 1 cylindrig Bolindermotor på för den tiden imponerande 32 hkr.

Lastkapaciteten var 220 ton och byggkostnaden var 27 000 kr.

Sitt namn fick hon efter varvsägarens svåger Ingo Busck.

Ingo sattes in på fraktfart mellan Väner och danska och tyska hamnar. 1929 sålde Groth sitt fartyg till ett partrederi i Öregrund för 35 000 kronor. Ny huvudredare var Oskar Leufstadius och skepparen som nu styrde Ingo på diverse frakter runtom i Östersjön hetta Lasse Larsson, kallad ”Lasse på möbeln”, det är oklart men möjligt att tillnamnet syftade på Ingo...

1934 hade Bolindermotorn tjänat ut och den ersattes med en ny 2-cylindrig June-Munktellmotor på 80 hkr.



Ingo i Stockholm under Tall Ships Race 2007.



Unga besättningsmedlemmar på peket.

Fyra år senare, 1938 fick Ingo även en ny rigg men 1945 såldes hon till Sven Mattsson och Karl Johansson på Gotland, för 75 000 kr. De nya ägarna lät bygga en styrhytt och nya större lastluckor. Hon fick åter ny motor, nu en June-Munktell på 175 hkr.

Med Slite som hemmahamn gick Ingo med cement, kol, koks och bräder åt sina nya ägare fram till 1951, då hon såldes för 115 000 kr till Rune Johansson och bröderna Holger, Bertil och Rune Ivarsson på Klädesholmen.

Följande tre år gick hon med last mellan Sverige och Tyskland vintertid. Sommartid deltog hon i Islandsfisket. Fisket var den största inkomstkällan.

1954 såldes hon igen, den här gången för 83 000 kr, till bröderna Erik och Gustav Andersson i Mollösund, som målade Ingo svart och tog ner stormasten.

1966 såldes hon till Arne Durk på Kållandsö och gick därefter ett par år med salpeter från Heryöa till Väner och med kaffe från Göteborg till Karlstad.

1969 kom den legendariske skeppsmäklaren Henry Johansson i Sjötorp in i bilden. Och för 40 000 kr återbördades Ingo till sin ursprungliga hemmahamn. Ingo såldes emellertid snart vidare, för 35 000 kr, till bröderna Hans och Arne Karlsson i Västervik.

Ingo hade nu blivit den allra sista svenska träskutan i fraktfart. Och trots allt sämre lönsamhet höll bröderna Karlsson ut till 1975.

Inför risken att Ingo skulle försvinna utomlands så förmådde skutentusiasten direktör Åke Järn på Albrechtsson och Hasse AB i Göteborg sitt företag att förvärva den olönsamma fraktskutan för 80 000 kr.

1980 skänkte företaget Ingo till sin personalstiftelse och 1983 bildades den ideella föreningen Skonaren Ingos vänner, som tog över ansvaret för skötseln av fartyget. Föreningens målsättning var, och är, att återställa Ingo i det skick hon var då hon byggdes 1922.

Ett par av de första åtgärderna som föreningen vidtog var att se till att Ingo vitmålad och att hon fick tillbaka sin stormast och således åter blev tremastad.

I föreningens regi har flera omfattande och kostnadskrävande renoveringar genomförts.



Skrovet ses över och bordläggningen vitmålas.

På 90-talet fick hon ny stäv och bordläggning, skarn-däck och brädgång och på 2000-talet byttes stora delar av akterskeppet, spanttoppar, däck och stora delar av bordläggningen. 2012 byttes resterande delar av bordläggningen.



Lastrummet är numera stajlat till salong.



Kockens gamla byssa har fått modern köksutrustning.

Sedan 1983 har den allt mer välputsade gamla skutan varit i full verksamhet till havs med medlemsseglingar, ungdomsseglingar och charterturer. 2014 började man köra dagsturer och afterworkturer från Göteborg.

1997 gjorde den då 75-åriga Ingo en jubileumsresa "hem" till Sjötorp. Turen fick i repris fem år senare, då Ingo "fyllde" 80.

1985 lyckades föreningen få Ingo klassad som passagerarfartyg. 2004 blev hon godkänd för Nordsjöfart, vilket celebrerades med en medlemssegling till Lerwick, Fair Isle och Orkney.

2005 gick hon på charter till Tyskland och Kieler Woche. Däremellan har det varit åtskilliga skutseglingar. 2007 deltog hon för första gången i Tall Ships race från Stockholm till Szczecin och i 2015 års Tall Ships race seglade hon från Kristiansand till Aalborg.

Fakta om Ingo

Löa 27,8 meter, med peke 38 meter

Bredd 7,1 meter

Segelyta 440 kvm, 10 segel

Huvudmaskin Volvo Penta TMD 220 hkr

Hjälpmaskin Perkins 40 kVa 230/400V

Salong med 45 sittplatser, 4 fyrmanshytter, 1 tvåmanshytt och 10 sovplatser i salongen

Antal passagerare 28-93

Text: Lars Dahllöf, foto: Skonaren Ingos vänner.



POMMERN 1933-34 – TVÅ PERSPEKTIV PÅ EN SEGLATS

I en artikelserie kommer Skeppsorder att följa Svante Hedin och Harry Eriksson på resa ombord på Pommern till Australien och hem 1933-34. I de båda jungmännens dagböcker är strapatserna många och vardagen ett äventyr. Fyra ögon ser ofta bättre än två och förhoppningsvis får läsaren en skarp bild av horisonten genom dessa dubbla brottstycken ur livet till sjöss på Pommern.

Gustaf Erikson köpte den då 20 år gamla fyrmastade barken Pommern 1923 och satte in henne i vetetraden på Australien. Där satte hon genom åren flera rekord; 1929 seglade hon i trävarulast på 87 dygn från Oslo till Melbourne, 1930 på 105 dagar i vetelast från Wallaroo till Falmouth, 1934-35 i ballast från Dungeness till Port Victoria på 76 dagar. 1936 gick hon i vetelast från Port Lincoln till Falmouth på 94 dagar, likaså från Port Victoria 1937. Resan 1933-34 blev dock det inga rekord. Köpenhamn – Port Victoria avverkades på 96 dagar och fyra timmar. Hemfärden till Falmouth tog 110 dagar.

Numera är Pommern tryggt förtöjd som museifartyg i Mariehamn. Det är också dit Svante Hedin är på väg när han mönstrar på Pommern i London 1933. I det här numret följer vi honom därifrån, via Mariehamn, till Köpenhamn där Harry Eriksson mönstrar på. I nästa nummer följer vi dem båda ut på världshaven.

Redigering: Linus Martinson

1933

London - Mariehamn

15 juni - Avmönstrade skolskeppet *Abraham Rydberg* tillsammans med Bjerking. Vi måste i alla fall jobba till frukost. Sedan åkte vi ombord för att hämta våra grejor och sade adjö till alla kamrater varefter vi foro ombord till *Pommern* kl. 7 på kvällen.

16 juni - Vaskat och målat vitfärg akterut. Lossningen av lasten ännu ej klar. Bussiga kamrater och bra mat.

17 juni - Bjerking och jag målade idag namnet "Pommern" akterut. Efter kl. 12 spolade vi däck vilket gick enklare tillväga än på *Rydberg*. Här finns förresten bara tre kvastar. Kl. 3 voro vi fria.

18 juni - Regnigt och blåsigt idag på söndag. På f.m. hade grabbarna gymnastik i ringarna. Kraftiga grabbar hela högen. Samkväm på kyrkan. Fick ett brev från Stina. Jag träffade även Rosenius och Melin från *Herzogin Cecilie*. De talade om att *Rydberg*sgrabbarna ej fick gå iland, för de skulle deltaga i idrottstävlingar, där de skulle möta ett stationärt skolskepp!

19 juni - Segelbändning. Det var grabbar som kunde bända segel. Vi blevo avbrutna flera gånger av regnskurar. Storseglet och begin hunno vi därför ej med.

20 juni - Förhalning till West Thurrek där barlast skall tagas in. När vi gick förbi "Seamans Hospital"

stodo alla sjuksystrarna på taket och vinkade adjö. "Rydberg" hade gått ut samma morgon. På kvällen var jag iland och gjorde några uppköp.

21 juni - Trimmat barlast vid 3-ans lucka samt förhalat ett stycke akterut.



22 juni - Färdiga med barlasten och avgång vid middagstiden. Det kom in en häftig regnby varför vi passade på att skrubba däck. Två passagerare, holländare har vi med. De äro ute på bröllopsresa. Jag hade roder mellan 10 -11 på kvällen men fick stå till kl. halv ett därför att alla segel sattes. Bogserbåten lämnade vid ettiden. Eftersom det inte var någon vind ankrade fast vi hade full duk uppe.

23 juni - Kl. 8 utpurning. Hela f.m. gick åt för att hiva upp ankaret med capstan. Däcksspolning eftermiddagen till kl. halv 3 då sjövakter sattes. Styrbords vakt frivakt till kl. 7. Dålig vind på 7-12 vakten. Törnfri. Lodskott då och då. De som ej har törnar kan ligga inne i skansen och sova.

24 juni - Midsommardagen. Gråkallt och regnigt. Bjerking och jag skulle ha mönstrat men eftersom skepparen var full blev det ingenting utav. På kvällen hade jag rortörn. Ingen vind. Passagerarna frågade Wilén om kapten alltid brukar vara full ute i sjön. En trawlare lade till vid sidan och bytte ut fisk mot sprit och tobak.

25 juni - Vändning när vi kom ut kl. 12. Vi går nu för styrbords halsar. På fm friskade det i men har sedan mojnät. Passagerarna tror väl att det är styrmannens fel att vi ej får någon vind. På kvällsvakten friskade det i igen. Borta vid horisonten syntes ett fartyg som riktade sin strålkastare mot oss. De kom mot oss med god fart och gick upp längs sidan. Säkert var det en tysk passagerarbåt för när de voro jämsides med oss spelade de "Alte Kameraden".

26 juni - Vändning varje vakt; lodning varje timme; utkik dygnet runt. Det går mycket med trawlare här, så rätt som det är måste vi väja för någon. Brammarna bärgades. Braunie och jag beslogo förbrammen och blevo först. Här är det ej så noga med att få upp seglet på rån. När vi kommer ut igen kl. 1 e.m. voro ytterklyvaren, begin, storen och mesan beslagna. Vitfärgsvaskning. kl. 7 vändning.

27 juni - Vändning kl. 12 då även focken beslogs. Det är för att ej avdriften skall bli så stor när vi ändå bara ligger och håller. Nu är kursen visst något så när. När "styrbölingarna" har vakt har det alltid lämpat sig så att vi gått för styrbords halsar och tvärtom för babordsvakten.

28 juni - Idag sågo vi samma fiskeflotta som för ett par dagar sedan. I morse vände vi genom vinden. Hon vänder fint. Vinden rymde frampå kvällssidan så att någorlunda kurs kunde hållas.

29 juni - Vinden har brassat åt rätt håll för en gångs skull. När vi kommo upp kl. 4 var det brassat för halv vind och vi brassade ytterligare för låringsvind. Vi mötte ett par fiskekuttrar med märkena "G.G"(Göteborg). Efter frukost syntes land om babord. Troligen Lindesnäs kl. 3 e.m. beräknas vi vara tvärs Hirsholms fyr. Undrar om "Rydberg" kommit fram till Göteborg ännu? Det skulle vara skoj om vi seglade om dem. Denna skutan har gjort 13 mil bidevind i last vilket "Rydberg" nätt och jämt kommer upp i för låringsvind. Kl. 6 tvärs Skagen som rundades vid 7-tiden på e.m. Skepparen varskodde att vakten skulle hålla sig på däck mellan Skagen och Mariehamn.

30 juni - Kl. 3 på morgonen brassade vi för akterlig vind. Vi voro då tvärs Kullen och strax därefter Höganäs. Vi i frivakten, fingo order att ligga med kläderna så att vi fort skulle kunna komma ut ifall det behövdes. Kl. kvart i 6 purrades vi ut. Vi hade just passerat Helsingborg och Helsingör. Men kunde ej komma förbi Ven. Det gick på två slag för vinden rymde även något. *Loch Linnhe* låg för ankars utanför Helsingör. Vi seglade "close" bidevind för styrbords halsar förbi ön. Det friskade i litet så att när vi fick vinden mera på låringen blev "steamarna" efter. En kutter försökte segla kapp med oss men åkte snart akteröver. Köpenhamn sågo vi ej ut att klara varför kapten gav order om att fira överbrammarna; men just när för- och storbrammarna voro firade rymde vinden varför han gav order om att hiva upp dem igen. Köpenhamn passerades kl. 10 med en fart av 16 - 17 knop. Thodsens

far är fyrvaktare på en liten ö mitt för Köpenhamn och när vi passerade den frågade han skepparn om han fick hälsa med flaggan vilket han också fick. Skanör och Falsterbo passerades kl. 11 f.m. och fyrskeppet *Falsterbo* rundades kl. 12. Och därmed var den goda vinden slut. Solen började titta fram och vinden var platt akterlig. Kl. 3 e.m. tvärs Trälleborg. Vi har mött många finska och svenska ångare med träläst. Mot kvällen avtog brisen. En fyr från Bornholm blänker till då och då. En råsegelare syntes vid horisonten akterut. En Svea-båt, *Magne*, som passerade rapporterade *Olivebank*. Så nu skall det väl bli kappsegling till Mariehamn. En härlig lördagskväll. Svenska kusten synes; det är något väst om Ystad. En härlig doft av lövskog och blomdoft slår emot oss. Vad är väl en Söderhavso mot en nordisk sommar.

1 juli - Strålände vacker söndagsmorgon. Akterut synes *Olivebank* nu litet närmare. Troligen har den haft bättre vind där borta. De har brassat fyrkant men vi har brassat bidevind så det syns hur obestämda vindar det är på Östersjön. Kl. kvart över 7 kom dimman smygande och samtidigt bättre vind. Vinden skralnade så nu går vi bidevind för babords halsar. När dimman lättade frampå e.m. hade "Olivebank" försvunnit vid horisonten. På e.m. dålig vind. Vändning. Hon vänder utmärkt. Innan vår vakt var slut kom dimman ånyo.

2 juli - Första roder på 12 - 4-vakten, vilket betyder att jag är törfri på 7 - 12-vakten i kväll. Det ljusnar redan kl. 9. Lite brassning. Under f.m. vakten målade jag ett förråd akterut, därefter hjälpte jag till att olja däck (styrbordssidan), samt sätta av med brunfärg på brädgången. Det blåste frisk västlig vind och hon låg över tämligen mycket. Däcken voro efter oljningen hala som såpa, så man satte då och då en "rova". Hoburg, Gotlands södra udde, passerades kl. 10 f.m. Strax efter vaktavlösningen brassade vinden emot. Gotland, som vi passerat på ostsidan fingo vi akter om oss. Babordsvakten fick stå "stand by" i bramfall, nedhalare och gårdingar. Jagaren och mesan beslogs. Vi går nu "close" bidevind för babords halsar och överbrammarna äro beslagna. Omkring kl. 3, jag hade nyss somnat. Tre vissel. Storen och begin gigades. Styrbölingarna beslog begin och babölingarna gjorde fast storen. Färdiga samtidigt. Mesan halades in och yttre klyvaren ned. "In frivakt" På kvällen hade det mojnät varför mesan halades ut och underseglen halsades och skotades. Underbrammarna skotas. Den manliga passageraren promenerar av och an på däck med kärringen och har alltid två cigaretter i munnen. En av grabbarna gick in i skansen efter tre cigaretter, för han ville ej vara sämre. Sedan gick han och spatserade på samma sida som de. I somliga skutor är det vanligt att kapten bjuder på en sup när man bärgat något men det gör inte denne varför en av grabbarna kom upp med förslaget att vi skulle gå akterut och kopa en. Vändning kl. 12.

3 juli - Målat brunfärg. På kvällen sattes överbrammarna. En fyr på Gotland har vi om styrbord. Vändning på e.m.

4 juli - Fixat upp i rummet samt målat rännstenar. Vi styrde kurs kl. 6 och under min rortörn skralade vinden 5 och ett halvt streck.

5 juli - Törfri på 4 - 8 vakten. Klara för vändning kl. 6. Sandhamn förut om babord. *Olivebank* har vi förut om styrbord. Under e.m. vände vi två gånger. Hon går över stag fast det är så gott som stilla. *Olivebank* däremot måste kovända, vilket den förlorar mycket på. Gästgivars och jag spelade kort om hans rortörn eftersom han var törfri på 12 - 4 vakten. Jag förlorade första gången, men han förlorade andra gången varför han fick behålla den.

6 juli - Det var inte något eftersträvansvärt att vara törfri på 12-4 vakten, för det var manöver hela vakten. Först vändning kl.12. Skepparn var som vanligt "i tagen" och sade att vi skulle vända vid 1-tiden, för annars trodde de väl på *Olivebank* att vi vände efter dem, sade han. Skutan vände som vanligt bra, men strax efter hon gått över stag brassade vinden, så att vi måste kovända och gå för de gamla halsarna. Den vändningen förlorade vi en hel del på. Strax därefter friskade det i litet igen. När vi törnat in disputerade Gästgivars med Braunie och Laurent om inte vi brassade runt stortoppen fortare än de brassade krysstoppen. Braunie sade att kapten sagt till honom att vi som brassade storen, och blevo efter, skulle få mera praktik om vi vände en gång till. Sedan skrattade vi. *Olivebank* försvann halv 7, då hon vände. Vi vände ytterligare en gång till på denna vakten. Mellan 11 - 1 styrde vi kurs. Vändning halv 7. *Olivebank* synes nu igen. Vi har tydligen vunnit på dem. Vändning kl. 8 - kl. 9, då frivakten åkte ut, samt även kl. 11.

7 juli - Det är en härlig morgon. Stiltje är det men framåt går det likväl fastän sakta. Frivakten åkte ut kl. 10. Det var då vi närmade oss inloppet till Mariehamn, som påminner mycket om inloppet till Göteborg vid Vingå. Först såg det ut som om vi skulle behöva vänta på bogserbåten *Johanna*, som för tillfället var på väg hit från Finland, eller också bli och kryssa tills vinden blivit lämpligare. Men vi hade tur. Vinden brassade som den skulle så att vi kunde segla ända upp till ankarplatsen. *Archibald Russell* låg för ankar lägre in. Så fort ankaret gått: alla man till väders och slå från segel. Styrbordsvakten i kryssen blevo först, varför vi sedan fick laga storen. Middag. Melin kom ombord och hälsade på. Likaså Bjerking's far. Stageglen och mesan slogs ifrån, och så stuvades allt ner i segelkojen. Rårna trimmades och däckets sopades och sedan voro vi fria, och kunde betrakta *Olivebank*. Alle man till väders för att göra fast segel. På kvällen gick jag till en finsk bastu.

9 juli - Söndag. Förtöjdes till Möckelö.

En härlig sommar!



Pommern då det begav sig.

Mariehamn – Köpenhamn

Tisdagen 19 september - lättades ankaret, efter att ha legat i botten på Västra hamnen i över två månader. Kl. 3 e.m. bogserbåten Johanna drog oss ut. Vi hade ett ankare med till Olivebank för den hade förlorat sitt. Kl. 7 på kvällen sattes sjövakter. Jag kom på styrbords vakt, vilken hade frivakt 7 - 12. Vakten fick katta ankarna. Kl. 12 var jag sjuk "for det fanns mycket jobb på däck".

20 september - Jungmännen började ropa på Ulrich när de voro med och lade fast brammarna. Jag törnade ej till förrän kl. 7 på kvällen, då jag även hade rortörn. Vinden akterlig, och farten omkr. 5 á 6 knop.

21 september - Bidevind och dålig vind. På f.m. mötte vi 3-mast barken *Carmen*. Klart väder.

22 - september - På natten vid en vändning fastnade en av fockgårdingarna i ett reservankare på backen, varför gårdingen måste huggas av. Jag fick det fina jobbet att splitsa en ny gårding. Archibald Russell ligger för ankare strax nedanför Köpenhamn. Vinden brassade emot så att vi måste också ankra. Just när jag somnat på e.m. ropades: "Frivakten på däck". Det var ej annat än att riva åt sig lumpen och hjälpa till med att giga och beslå seglen. Jag var med på kryssbrammarna och vi blevo långt före än dem, som var på fören. En bogserare hämtar just nu Russel. "Viking" ligger redan i dockan, och *L'Avenir* går ut. *L'Avenir* hade god vind till Köpenhamn. Vid måltiderna när passagerarna skulle äta, beslogs röjlarna för att servisen skulle kunna stå kvar på bordet. Båtsmannen på *L'Avenir* har fått namnet "Filmstjärnan", sedan Östersjö-kryssningen då han gick i täten när de skulle filmas. Det småregnade på kvällen och jungmännen fick gå ankarvakt på däck.

23 september - Vinden är litet mera fördelaktigare idag, varför vi lättade ankare och sträckte segel, bara för att om ett par timmar upp och beslå dem i

regnväder. Focken orkade vi ej med på en vakt, för den var tung som bly. Bogserbåten drog oss längre upp emot Köpenhamn. Förrän måndag kunde vi ej komma i docka. Motorbåten sattes också i sjön. Dunkis jobbade med den ett par timmar innan han fick den att gå. Tjockan kom framemot kvällen och runt omkring vrålade sirener. Färjan Köpenhamn - Malmö dök ibland upp alldeles intill oss. Ibland var det på ett hår när att en steamare skulle ramma oss.

Bogserbåten hämtade oss in på middag. Jag stod till rors. Vi dockade i Burmeister & Wains torrdocka. På eftermiddagen fortsatte jag att lappa segel. En månglare kom ombord på kvällen och han talade om hur fördelaktigt det var att köpa av honom och vi skulle passa på att köpa genast för det var det sista han hade.

24 september - Söndag. Gråkallt. Här och var synes en liten söndagsseglare. Det ser ut som om de inte hyser stor respekt för det bistra klimatet. Jag för min del liksom många av de andra, har legat i kojn hela dagen samt läst ut två böcker. Den ena hette "Gamla Heidelberg" och den andra var en deckare roman av Edgar Wallace.

Idag har ett nytt bramsegel skurits till och vi äro fem man samt båtsman som syr. Båtsman är en riktig "oldtimer". Han har varit bl.a. på *Lancing*. Hela sitt liv har han varit på segelskutor. Sex månader var han som båtsman på en steamare, men där gillade han sig inte alls. Han är finne, och utom finska talar han en blandning av svenska, norska och engelska. En av matroserna som mönstrade i Mariehamn, var med när *Melbourne* gick, och två grabbar var med på *Hougomont* när den blev avmastad. Ett par danskar här, voro med *Lawhill* förra resan när hon seglade en polack i sank. På kvällen var jag på "Öresund" och kringliggande kafé och dansade. Det är intressant att engång ha varit på en riktig sjömanskrog.

25 september - Idag mönstrade Hansen och Dreekster av. Braunies farsa köpte en grammofon åt oss så nu är den frågan löst. Ett par av grabbarna fingo fritt på e.m. för att gå upp till en grammofonaffär och välja ut skivor. Räkningen skulle sedan skickas till skeppshandlarn. När Dreekster kom in i affären sade han till flickan som expedierade: "Jag skulle ha "Blott dig har jag älskat". Flickan rodnade för hon förstod inte först vad han menade.

26 september - *Killoran* har kommit och gått igen. *Viking* och Russell förhalade ur dockan igår. Idag på middagen blev det vår tur. Provianten togs ute på redan. Russell avseglade på kvällen.

I nästa nummer av Skeppsorder:

Ut på världshaven - mot Australien!

Handbok för barkskeppare...



Beginseglet beslås i svår by. Foto: Eric Newby

1938 mönstrar 18-åriga Eric Newby som elev på fyrmastbarken Moshulu, det största av den åländske segelfartygsredaren Gustaf Eriksons alla seglande skepp.

Unge Newby har knappt hunnit sätta foten på däck innan han beordras upp i den 58 (!) meter höga stormasten, ända upp till kaltoppen ska han, ryter styrman. Newby gör det och 20 år senare berättar Newby i sin bok *Sista seglatsen*, detaljerat och levande, om denna sin första skräckfyllda mastäntring i Moshulu.

Under resan ToR med Moshulu till Australien ska han upprepa ”konststycket” hundratals gånger och många gånger i storm och hög sjö.

Men aldrig att han är lika rädd – och han klättrar förstås aldrig mer, som denna första gång, iförd lågskor med hala sulor...

Newbys bok är, liksom Nils Fredricssons bok *Resa utan slut*, som Sverker Westin tipsade om i föregående nummer av Skeppsorter, en lysande skildring av gårdagens sjömansliv. Denna gång av vardag och slit på ett lastförande barkskepp.

Moshulu, med Newby, avseglar den 18 oktober 1938 från Belfast med destination Port Lincoln i Australien. Det blåser eller det blåser inte. Stormbyar går över i stiltjebälten. Det är regn och det är godväder. Vind från rätt håll och från fel. Newby och hans besättningskamrater, de flesta unga pojkar, sliter med tunga segel, högt upp i vajande och svajande master och rår. Vevlingarna är murkna och säkerhetsseklar är inte ens påtänkta. Det som gäller är en hand för skeppet och en för sig själv.

När de inte byter segel efter kaptenens och befälets uppfattning om vilken segelföring som är tillräddlig och mest effektiv, får de knacka rost, skrubba däck, putsa mässing (inte så mycket på Moshulu, men ändå...).

Besättningen är uppdelad i två lag, styrbordsvakten och babordsvakten, som avlöser varandra var fjärde

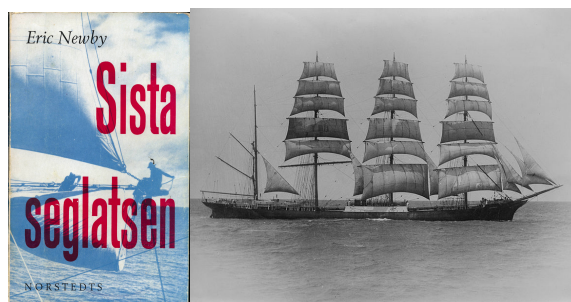
timme. Dagtid får de som inte står till rors eller håller utkik arbeta med det ständigt pågående underhållsarbetet på fartyget.

Fria vakten gör vad den vill, men kallas ut i samband med stagvändningar eller andra manskapskrävande manövrer.

Newby beskriver, pedagogiskt och detaljerat, hur Moshulus master, rigg och segel är anordnade och uppbyggda. Och hur hon seglas, i med- och motvind, stiltje och storm. Det är nästan som att läsa en handbok i konsten att segla en fyrmastbark...

Moshulu angör Queenstown på Irland den 10 juni 1939. Hon har då seglat hem från Port Victoria i Sydastralien på 91 dygn och vinner därmed den årliga vetekappseglingen från Australien till Europa. Det är sista gången som alla de 13 kvarvarande stora djuphavssegelarna är med på startlinjen, också Abraham Rydberg. Abraham Rydberg har att göra 115 dygn.

Lasse Dahllöf



”Sista seglatsen” av Eric Newby (1919-2006) gavs ut på Norstedts 1956.

Backlag Syd i marvatten...

Som bekant ligger Backlag Syd i ett allvarligt marvatten och försöker komma upp i vind och ta sig till en säkrare ankarplats. Ett försök gjordes i september att kalla gästarna till ett varierat program i Helsingborg.

Besättningen är tydligen så utmattad att endast 4 gästar orkade svara på nödroppet.

Med en sådan minimal besättning fungerar inga räddningsinsatser. För att inte låta skutan helt gå till botten, planeras ytterligare ett räddningsförsök till våren 2016. Går detta räddningsförsök om intet, får man nog se över Backlagets vidare försök till en lyckosam bärgning.

Finns det idéer och synpunkter på fortsatta försök att rädda vårt stolta skepp – kontakta mig i så fall!

Med hopp om förlig vind

Rydbergsgästarnas Backlag Syd

Guy Roswall, Backlagsförman

rosvallguy@gmail.com

0733-225698

Backlag Ost träffas till backlag den 30 november

kl 18.00 i Stora konferensrummet, Örlogshotellet,

Teatergatan 3, Stockholm .



FLAGGAN I TOPP

December 2015

2 Torsten Seeman 85 V
5 Ragnar Westblad 70 V
22 Krister Skeppström 90 O
28 Stig Warholm 85 V

Januari 2016

6 Mikael Dagberg 50 O
8 Göran Bram 90 V
25 Johan Skeppström 60 O

Februari 2016

3 Gösta af Klint 70 O
16 Jan Grabellus 80 S
18 Thomas Fjaestad 85 O
27 Gunnar Utbult 70 V
28 Finn Johnsson 70 V
28 Åke Kindstedt 80 O

Mars 2016

9 Ola Manhed 60 V
18 Sverker Westin 85
28 Ulf J. Hallengren 80 V

April 2016

8 Carl-Johan Scharp 80 O
12 Jan Höglund 75 S
22 Sten Eriksson 80 V

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens postadress finner Du i rutan här intill.

NY HEMSIDA, NY EPOST

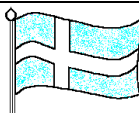
En ny hemsida är under uppbyggnad. Adressen kommer att bli www.rydbergsgastarna.se.

Vi har också en ny e-postadress: info@rydbergsgastarna.se och den gamla e-postadressen kommer successivt att fasas ut.

E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och backlagsförmännens arbete med att skicka ut kallelser och andra meddelanden till Gastarna.

Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till info@rydbergsgastarna.se



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
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 Befålet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Linus Martinson	0708-76 45 76 linus.k.martinson@gmail.com
3:e Styrman	Jaan Hansson	08-31 41 55 021138772@telia.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 92 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Karel Papica	08-755 59 40 karel.papica@gmail.com
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu
Lättmatros	Peter Ålund	073-539 3245 peter.alund1@gmail.com

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydkusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031-93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	info@rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se (på gång)
Ekonomi, fakturor	c/o Jaan Hansson, Karlbergsvägen 70A, 113 35 Stockholm



Mönstra på hos Rydbergsgastarna

så får Du boken *Sailing in the Sun* som välkomstprenie!

Besättningen Rydbergsgastarna bildades år 1929 som en sammanslutning av personer som praktiserat i fartyg tillhörande Rydbergiska Stiftelsens Praktiska Sjömannsskola.

För medlemskap i dag gäller att man har praktiserat i svenska eller utländska segelfartyg.

Besättningens uppgift är att åstadkomma ett "kamratligt samband" mellan i seglande fartyg utbildade sjömän och att därvid uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner.

Tidskriften "Skeppsrader" som utkommer 4 gånger per år är Besättningens medlemsblad.

Besättningen är uppdelad i tre Backlag:

Ostkustens Backlag i Stockholm,
Syd kustens Backlag i Helsing-

borg och **Vestkustens Backlag** i Göteborg.

I Backlagen träffas Rydbergsgastarna till sammankomster med intressanta föredrag i sjöfartsämnen och andra aktiviteter under trivsam samvaro.

Den 1:a Maj har hela Besättningen gemensam mönstring i traditionella former med årsmöte i Stockholm.

Rydbergsgastarna har under senare år bemannat segelfartyg såsom Gladan, Falken och Gunilla för veckoseglingar, så att gamla färdigheter från utbildningen fått återupplivas. Nya sådana seglingar planeras.

Vill Du bli medlem i besättningen så fyll i och skicka Din ansökan. Du kan även skicka mejl med efterfrågade uppgifter enl nedan till info@rydbergsgastarna.se.

Mönstringsavgiften är 250 kr/år och för juniorer upp till 25 år 125 kr/år.

JUST NU får Du som mönstringspremie GRATIS och utan andra kostnader ett ex av boken *Sailing in the Sun* av Lars Dahlöf och Lasse Genberg. Boken, om s/v Flying Clippers sista färd över Atlanten 1957-58, innehåller berättelser av och om de befälselever som var med den gången. Flying Clipper, då med namnet Sunbeam, var Rydbergsstiftelsens sista egna fartyg. Bokhandelspriset för *Sailing in the Sun* är 250-380 kr – så Du gör ett klipp om Du mönstrar på hos Rydbergsgastarna! Boken får Du när Du betalat mönstringsavgiften.

Ansökan om medlemskap

Skicka Din ansökan till:

Rydbergsgastarna

Teatergatan 3

111 48 Stockholm

Namn

Födelsedatum

Titel/yrke

Födelseort

Adress

Telefon

Postnummer

Seglat första gången år

Postort

Fartyg

E-postadress

Jag vill gärna bli medlem i Rydbergsgastarna. Namnteckning