



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 76  
Nr 4

Redaktion  
Lars Bergman  
Sven Dagberg  
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare  
Sten Gattberg

November  
2008

## KAPTEN HAR ORDET

Befälet samlades den 15 september på Alberget för Skeppsråd och samtidigt gemensam presentation mellan Bertil med hustru Birgitta Carnehammar, de nya ägarna, och Befälet. Fastigheten Alberget genomgår en omfattande renovering. Bertil ställer även i utsikt att flygeln med Rydbergsrummet också kommer att renoveras.

Under Skeppsrådet genomgicks rekryteringsläget, backlagsträffar, Skeppsorder och eventuell hemsida. För en hemsida söker vi en Gast som kan vara "web master".

3:e styrmansbefattningen är tillsatt! **Bo Johansson** har accepterat och tar över som redogörare efter **Gunilla Lord**, som vi tackar för nedlagt arbete. Bo kommer från Flottan och började segla i skonerterna 1975.

Vestkustens och Ostkustens Backlag har haft höstens första träffar. Den nye Backlagsförmannen Pelle Brandt genomförde sitt första Backlag i närvaro av 26 Gastar.

Vi kan glädja oss åt de svenska skolsegelfartygen som fostrar ungdomar år efter år. Skonerterna, *Gunilla* och *Shamrock* känner vi väl. Briggarna *Gerda* och *Tre Kronor af Stockholm* har bara några år på nacken och kommer säkert kunna hjälpa oss att rekrytera nya Gastar.

Premier har tilldelats eleverna **Josephine Kuikka** och **Erling Mattson** på *Gunilla* samt eleven på *Georg Stage* **Mikkel Andersen**, Nyrup, Danmark. På *Georg Stage* seglade i år två svenska elever och skibsfører Karl Zilmer ser gärna svenska elever till sommaren 2009.

***Sprid budskapet till intresserade!***

Matros Thomas Oswald har, på uppdrag av Skeppsrådet, skickat ut ”rekryteringsbrev” till de sjöofficerare som seglat någon av skonerna. Om någon Gast fått detta brev, ber vi om överseende och hoppas att det kan initiera rekrytering av en annan som seglat.

Alla, gamla såväl som nymönstrade Gastar, hälsas välkomna till kommande Backlagsträffar!

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

*Sten Gattberg*



I Rydbergssrummet på Alberget. Från vänster Pelle Brandt (skymd), Bertil och Birgitta Carnehammar, Sten Gattberg, Gunilla Lord.

## S/V GÖTHEBORG

I Roslagens soliga famn, närmare bestämt i Norrtälje hamn låg hon det stolta skeppet s/v *Götheborg*. Hon hade anläppt Norrtälje på sin resa utefter ostkusten. Onsdagen 080716 besökte Rydbergsgastarna Jonny Ekdahl, Kjell Wahlström och undertecknad med respektive denna historiska kopia.

Kapten Peter Kaaling mötte oss vid landgången och hälsade oss välkomna ombord. Han visade oss sedan runt i fartyget ca 1,5 tim, han var mycket tillmötesgående och svarade på alla våra mer eller mindre intelligenta frågor. Vi såg så gott som hela fartyget men fick ej gå upp i riggen. Det var ett mycket intressant och trevligt besök ombord, ett stort tack till kapten Peter Kaaling. Har du möjlighet att besöka fartyget, gör så!

*Åke Kindstedt*  
*1:e styrman*

## SKONARE, SKONERTER OCH SUNBEAM!

Jag har många gånger tänkt skriva till Skeppsorders redaktion och uttrycka min tacksamhet för idogt och utmärkt jobb! Nu blir det dock äntligen av och den utlösande faktorn är den brett upplagda diskussionen i Nr 2008/september om benämningarna ”skonare” - ”skonert”.

För mera än ett halvsekel sedan gjorde jag år 1947 och 1948 två resor ombord i s/v SUNBEAM till respektive Medelhavet och Karibien. Dessförinnan gick jag på Gtb:s Stads Sjömansskola, vilket bland annat innebar arbeten ombord i SUNBEAM, som låg vid Lindholmens Varv för översyn.

En förmiddag när vi jobbade med tacklingen av förmasten hörde jag ett samspråk mellan legendariske kapten *Sam Svensson* och 3:e styrman *Arne Willen Haag*. Kapten Svensson konstaterade att fartyget enligt varvspapperen var en ”Three Masted Topsail Schooner” med två råsegel på förmasten; ”fore upper-” och ”-lower topsail”. Otympliga

namn att försvenska, särskilt med hänsyn till obefarna elevbesättningar, ansåg "Sam" och bestämde *bramsegel* respektive *märssegel* som "ordernamn" ombord. Benämningar som, mig veterligt, användes ombord hela tiden under svensk flagg.

Milt uttryckt "echaufferad" blev jag onekligen, när jag i Skeppsorder 2008/3 i *Tom Sjöholms* epistel fick ta del av hur man i samband med en kappsegling förvandlat SUNBEAM till "bramsegelskonert" genom, att förse förtoppstången med en falsk salning (mastskarv). Resultatet av denna "rigg-doping" kan näppeligen göra fartyget till något annat än en "3-mastad toppsegelskonare eller -skonert" med en kufisk utväxt på toppstången.

När "riggarmästare" Sjöholm beträffande riggen *Tre Kronor* exempelvis börjar tala om "delning av stång" och "röjlar överst och inte överbramsegel", blir man förvirrad för att till sist bildligt talat helt förlora fotfästet.

En fullständig mast består av undermast, märsstång och bramstång. En "stång" däremot är en helhet från fot till topp. "Röjlar" är ett handfast och vackert sjöpoetiskt uttryck, som härleds från engelskans "Royals", kronor som helt enkelt kröner masterna. Röjlar föres över enkla eller dubbla bramsegel. (Bortsett från extremer som "skyscraper", "moonraker", "starscraper" och "raffis".)

När detta sagts är det dags att ta itu med den terminologiska "gordiska knuten" angående skonare kontra skonert. Man brukar säga, att ordbokskunskap ofta är titthålskunskap och det gäller även i föreliggande fall.

Slår man upp C.M Ekbohrns Ordbok, tryckt 1878 hittar man "skonare" som svenskt uppslagsord, men däremot "skonert" med kommentaren (i engelskan "schooner"). I "The Concise English Dictionary" finns "schooner" med bestämningen "fore-and-aft-rig". Detsamma gäller även Webster's jätteordbok. Går man till Bonniers Konversations Lexikon årg. 1927 hittar man "skonare", "skonertskepp" och "slätskonertskepp".

Förstnämnda avser främst kustseglare, skonertskeppen förde både rå- och snedsegel medan slätskonerterna var flermastade och slättoppade. Man vågar nog påstå, att skonerterna var byggda för mera vidsträckta och påfrestande trader.

"Ordet skonert är över huvud taget svårt att härleda", framhåller min spalt-kumpan Tom Sjöholm med viss rätt, men det behöver faktiskt inte vara alltför komplicerat. Längs Östersjöns kuster förekom mot slutet av 1700-talet en kustfartygstyp kallad "hukare" och även "hukert" (jmf skonare - skonert). Hukaren var egentligen ett

enmastat kustfartyg med "hjälpmast" och blandad rå- och snedsegelsrigg.

I en artikel i Skeppsorder rubricerad "Skonare eller Skonert?" framför Lasse Bergman ett *citat av Sam Svensson* med lydelsen... "Benämningarna på de olika skonerttyperna skifta i så hög grad, att ingen rätt vet vad de böra kallas" Jag känner igen resonemanget och kan bidra med en anslutande facett. Sam Svensson förklarade vid ett tillfälle, "att skonare vanligen har kockjungmän, skonorter däremot i regel kockar".

Detta för mig indirekt till min sunbeamkapten nr 2; *Lars Baecklund*, som gjorde "Rydberghistoria" genom att som 18-åring i Australien bli uppmönstrad från elev till båtsman ombord i "Stora Rydberg", en 4-mastbark i oceanfart. Han blev sedermera befälhavare och rektor i Transatlantics lastmotor-skolskepp G. D. KENNEDY för att omsider bli VD i Sveriges Redareförening.

Baecklund betonade, att segelskeppens era innebar ett enormt vimmel av skepp och skeppstyper. I mässar och skansar ombord fördes, som inslag i segelsjöfartens kulturhistoria, löpande samtal om skepps- och seglingsteknik. Inte underligt om det ibland kunde bli visst språkligt kineseri.

Till sist återstår att mot bakgrunden av Skeppsorders artiklar om "skonare/skonerter" försöka fastställa den adekvata typbenämningen för marinens seglande övningsfartyg *Gladan* och *Falken*. De är icke lastförande, relativt små, 2-mastade och slättoppade...varför inte exempelvis "skonaryachter"...

Det dög i varje fall för finansfamiljen Vanderbilts berömda 3-mastade slätskonare *Atlantic*; alltjämt innehavare av hastighetsrekordet i atlantkrossning Hook och Lizard Point med en medelfart av 14, 2 knop. Sic!

**Edgar Nilsson**

*Redaktörens kommentar:*

*Atlantics rekord från 1905 på 12,2 dygn är slaget flera gånger, nuvarande enskrovsrekord lär innehas av Mari-Cha IV som 2003 seglade samma sträcka på 6,7 dygn.*

## "HEJ!"

I det populära radioprogrammet "Språket/Spraket" utreder den "götebosske" professorn Lars-Gunnar Andersson med Anna-Lena Ringarp som kunnig besittare, intressanta ord- och språkfrågor.

För en tid sedan kom en brevfråga till programmet om det lilla, enkla och vardagsvanliga ordet "hej", som bland annat förekommer som både välkomnande och som avsked i formen "hej då". Brevskrivaren ville veta ordets bakgrund och ursprung. Professorn betecknade uttrycket som ett

kontakt- och hälsningsord, men kunde inte ge några närmare upplysningar om ursprung.

Intressanta synpunkter därvidlag ger dock den engelske marinhistorikern A. B. Campbell. I en bok om traditioner och seder i engelska flottan nämner han som nautiska uttryck eller rop, "Ahoj" eller "Ohoj". De härrör enligt Campbell från nordmän och skandinaviska vikingar och förekom som vilda stridsrop vid samfällda anfall till lands och sjöss. Vid användning av uttrycken som kontakt- och vardagliga hälsningsord omformas de till "hay", hej, eller ett slang-betonat "hi".

Campbell tillfogar, att uppmärksamhet i äldre tider från land påkallades med skepp i hamn för ankar eller vid bojar med anropet "Ship Ahoy", Skepp Ohoj, följt av aktuella skeppsnamn.

*Edgar Nilsson*

## BECKBYXANS DAG

För 24:e året i rad firades "Beckbyxans dag" lördagen 13 juli 2008 på utmärkta Roslagens sjöfartsminnesförenings museum på Kaplansbacken i Älmsta.

Beckbyxa kan man utses till om man gjort berömvärda insatser i föreningens anda för bevarande av roslagssjöfartens historia. Man kan tilldelas "sjövakten" för sjömän, eller landvakten för andra som gjort prisvärda insatser.

För första gången deltog Rydbergsgastarna med ett "stånd" där vi, styrman Åke Kindstedt och jag informerade och sökte värva nya gästar. Troligen värvade vi två gästar.

Vår kapten Sten Gattberg höll förnämliga föredrag om segelriggarnas utveckling genom årtusendena.

I övrigt var det en härlig folkfest i väsentligen fint väder, med strömmingsmackor, repslageri av Pille Repslagare mm. Alltså marknadsunderhållning på högsta nivå för en Rydbergsgast och intet ovidkommande, annars så vanligt, tingel tangel på diverse marknader.

Den gast som kanske ännu inte varit på Sjöfartsmuséet i Älmsta, bör snarast åtgärda den bristen!

*Sverker Westin*



**T/S GUNILLA**

## Avslutning 2008

I strålände sol samlades torsdagen den 5 juni anhöriga, Karl Karlholm och Ole Christiansen på

Nimbusgården, Öckerö, för att närvara vid studentavslutningen för årskurs 3. Under lunchen gavs tillbakablickar från seglingen med 3-m barken *Gunilla*. Så småningom blev det Gastarnas tur att överlämna Besättningen Rydbergsgastarnas premier: *Josephine Kuikka* och *Erling Mattsson* fick motta var sin kikare från Karlholms hand med några visa ord med på vägen. Ole passade därefter på att berätta lite om Besättningen Rydbergsgastarna samt uppmanade de unge till att ta kontakt med Gastarna för att ingå i denna unika samling sjömän.

Ett stort tack till alla, en underbar dag hälsar

*Kalle och Ole*

## Rapport

*Gunilla* är nu ute på sin tionde rundresa med 44 elever från Öckerögymnasiet. Byte av besättning skedde sista dagarna i oktober i Cadiz. En rapport från utbildningsledaren får illustrera livet ombord.

## Rapport 2008-09-09

### Under segel: Lübeck-Portsmouth

Ombord på *Gunilla*, när vi är till sjöss, lever vi i vårt egna lilla mikrokosmos. Det är vi ombord som skall få allt att fungera. Segling, toaletter, mat, lektioner, navigering detta fungerar tack vare besättning och elever. Allt detta sker samtidigt på olika ställen ombord, det är aldrig bara skola eller bara segling.

Vid ett tillfälle idag satt jag nere i stora mässen. Vid ett av borden är en fysiklektion i full gång. Schacklar från riggförrådet sänks ned i vatten för att bättre förstå densitetens mysterier. Vid det andra bordet, på engelska lektionen, börjar man känna lite vända över att komma fram till England. — vågar man prata med människor som "kan engelska..."

Jag lämnade stora mässen och gick ut mot lejdaren till byssan. Här möts jag av en inte allt för trevligt doft från toaletterna. Detta fick sin förklaring när jag vänder på huvudet och ser vår maskinist tillsammans med några elever fixa ett stopp i en av toaletterna.

Jag går upp för lejdaren och in i byssan. Här är kockar och backisar i full gång med att laga lunch till oss. En av backisarna har börjat ställa ut tallrikar och glas, en annan har fullt upp med att hacka till en sallad.

Jag tar mig ut på däck och här möts jag av vaktledare och elever på väg upp i riggen för att avbeslå seglen för att vi äntligen skall kunna segla lite.

Jag tar mig upp på poopen och in navhytten. Här är en av styrmännen i full gång med att förklara radarns alla funktioner för eleven som är

navbiträde. Jag vill inte störa utan tänkte sätta mig längst akter och ta en liten paus innan nästa lektion.

När jag rundar hörnet på navhytten för att sätta mig ned på bänkarna där, möts jag av vår bås som är i full fart att tillsammans med en elev laga en av våra akterlanternor som hade slutat fungera under natten.

Vart än man rör sig ombord är det aktivitet. Vart än man rör sig ombord är det människor som lär sig olika saker, fysik, engelska, fixa toalettstopp, duka bord i sjögång, hacka sallad, avbeslå och sätta segel, lära sig hur radarn fungerar, fixa till så att vår akterlanterna fungerar igen.

**Tommy Eliasson**  
*Utbildningsledare*

## OSTKUSTENS BACKLAG

### *2000 år av lyxkryssningar*

Gastarna fyllde lokalen i Drottning Victorias Örlogshem den 22 november när vår främste kryssarkapten Kjell Smitterberg berättade livfullt om sina många år som befäl i kryssningsfartyg. Han var visserligen inte själv med för 2000 år sedan, men hade hittat information om drottning Kleopatras lyxkryssning på Nilen.

En annan källa som han nämnde är den gamle ubåtsskepparen Gavin Menzies bok *1421 the year China discovered the world* enligt vilken kineserna skulle ha seglat runt jorden och varit i Amerika långt före Columbus och Magellan. Om det handlat om lyxkryssningar kan nog ifrågasättas. Ett gammalt kinesiskt roder från den tiden lär ha återfunnits i Sacramentofloden.

Kjell började sin bana i kryssningsbranschen som styrman på Amerikalinjens *Kungsholm* 1958. Då gällde det månadslånga kryssningar med främst stormrika amerikanskor som passagerare. Under den första kryssningen avverkades 6000 sjömil under 98 dygn ”med samma tanter”. Så småningom sinade marknaden för sådana långa kryssningar och branschen ändrade karaktär.

Nu gäller det mer korta kryssningar, ibland på bara några få dagar. Fartygen har också blivit allt större och det största för närvarande är Royal Caribbeans *Freedom of the Seas*. Hon är 339 meter lång, har en besättning på 1360 personer och tar 3600 passagerare. Kjell hade själv på ett fartyg 101 olika nationaliteter i besättningen och föreslog att man skulle få segla under FN-flagg, vilket dock inte accepterades.

En tid seglade han med *Lindblad Explorer* till Antarktis. Hon hade bara 100 passagerare. Fartyget sjönk för två år sedan efter kollision med ett isberg, men alla ombord klarade sig oskadda.

Som befälhavare på sådana här stora fartyg med många passagerare har han fått hantera många

knepiga situationer med bland annat dödsfall och till och med mord ombord. Säkerheten, åtminstone på de fartyg som Kjell seglat på, är dock rigorös och man har en extra sjökaptan ombord som säkerhetschef. Han drillar kontinuerligt besättningen och Coast Guard gör täta inspektioner.

Kjell kunde också berätta en hel del om olika fartyg och deras skiftande öden. Många byter ägare, namn och utseende. Amerikalinjens gamla *Stockholm*, som en gång kolliderade med *Andrea Doria*, seglar nu under portugisisk flagg under namnet *Athena* och är så ombyggd att hon inte går att känna igen.

**Sven Dagberg**

## VESTKUSTENS BACKLAG

Söndagen den 26 oktober vid femtiden samlades ett 15-tal glada gästar i Flottans Mäns lokaler på Nya Varvet för att fördriva några timmar i munter samvaro.

Efter välkomstdrink och allmän förtäring överlämnade ordet till kvällens gäst, Lars Zimmerman. Han är idag välkänd som en av eldsjälarna bakom ”traditionsfartyget”, bogserbåten *Herkules* men var under en period i slutet på 50-talet i tjänst på Sjöfartsverkets *Fyrskepp nr 29*. Fyrskeppet var då placerat vid Hävringe utanför Oxelösund. Skeppet, med dim. 33 x 6,5, var byggt vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm 1914-15 till en kostnad av 275 000 kr. Det lades först ut vid Ölands Rev 1917 och blev kvar där tills det 1952 flyttades till Hävringe. Efter 15 år var det dags för flytt till Fladen där det låg 1967-68. Detta vackra fyrskepp kan idag beses på Göteborgs Maritima Centrum vid Lilla Bommen i Göteborg, som ett av tre fyrskepp som bevarats i ursprungligt skick. Lars berättade hur han, genom sin far som var lots på Marstrand, fick chansen att mönstra på efter att skeppet varit på reparation i Marstrand. Det var en spännande resa då skeppet - trots vackra linjer och två maskiner - var mycket besvärligt att manövrera. För att kunna styra fick man köra full fart på ena maskin och halv fart på andra.

Härefter gav Lars en kortfattad redogörelse över fyrskeppsepoken i Sverige, som sträckte sig från 1831 till 1972 och där 37 olika fyrskepp varit placerade vid 27 olika stationer. Efter att Lars besvarat en mängd frågor avtackades han med en rejäl applåd. Därefter förflyttade vi oss till det dukade bordet för inmundigande av stekt fläsk med löksås och kokt potatis nedsköljt med Holländsk Genever och Norsk Linie Aquavit.

Maten uppätos, sänger avsjungos, sanna historier berättades i god Rydbergsgastisk ordning. Härefter återstod endast att tacka vår ”stuart” Kenny för den som vanligt förträffliga skaffningen och bege oss hemåt i höstmörkret.

**Antecknat av Ola Manhed**

## ETT FÖRSLAG

Nyligen har Jonny Ekdahl och Anna Kuylenstierna från backlaget i Malmö besökt Kina.

Här följer deras reseberättelse: Under många år har vi varit s.k. host family för studenter från Kina, som studerar vid World Maritime University i Malmö. Många av dem har velat möta oss i Kina. Under vår 14-dagarsresa besökte vi Beijing, Dalian, Hangzhou, Xiamen och Shanghai. Vi blev mycket väl omhändertagna av våra vänner som visade oss fantastiska platser, sällan besökta av utländska turister.

Sedan 10 år tillbaka är vi ett välkänt tomtepar i Malmö. Vi håller på med att skapa en egen tomtewebsida, som även ska innehålla tomtbilder från Kina. När vi besökte dagis och skolor kunde vi konstatera att barnen i Kina tror på tomten. På vår websida kan barnen sända sin önskelista till oss. Vi hoppas därför att många Rydbergsgästarnas barn och barnbarn sänder önskelistor till oss. Adressen är [www.malmotomtarna.se](http://www.malmotomtarna.se).

God Jul önskar tomtefar och tomtemor Jonny och Anna



## UTKIK

Sjömansservice *Utkik* nr 3/2008 är som vanligt intressant och innehållsrik.

Rubriken "Maritim världskändis vid Stockholms Ström" illustreras med en bild av ostindiefararen *Götheborg* skjutande salut utanför Stadsgården. Artikeln handlar dock inte om henne utan om rederiet NYK Cool vars kontor syns bakom henne och om kylfraktens historia.

## Fullriggare som kylfartyg

Torbjörn Dalnäs berättar i artikeln om att ett av världens första kylfartyg var en fullriggare, Albion Line's *Dunedin*, som började frakta lammkött och smör från Nya Zeeland till Europa år 1882. Resan tog 98 dygn och lasten var vid framkomsten i gott skick. Det gick så bra att systerfartyget *Marlborough* konverterades till kylfartyg. Båda fartygen gjorde många resor, men 1890 tog det slut. Båda fartygen avgick samtidigt från Nya Zeeland, men båda försvann med man och allt. Kanske tog skepparna i för hårt i kappseglingen runt Kap Horn?

## Ett hav av ord

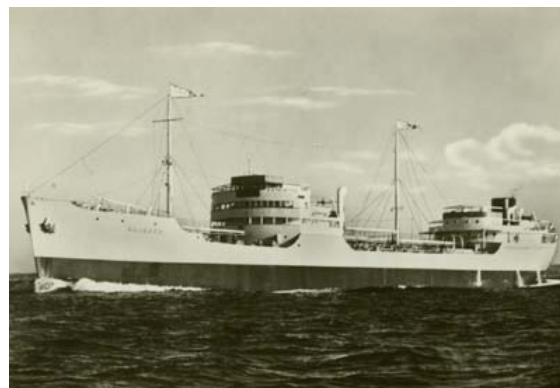
Rydbergsgästen, *Sunbeam* 1947, och författaren Edgar Nilsson bidrog med en artikel om sjömansspråk och presentation av boken *A sea of words*.

Var Horatio Nelson en "nippertippa"? Under den rubriken tar han upp ordet *nipper*, som han inte tyckte var tillfredsställande förklarar i boken. Att unga grabbar kallades för *nippers* tror han beror på att det var dom som skickades upp i riggen för att nippa gårdingar. Förmodligen började Nelson sin karriär i engelska flottan som just en *nipper*.

Sven Dagberg

## OLJAREN

Sommaren 1946 hade jag fått smak för sjömanlivet och en motsvarande motvilja mot skolan. Och i januari 1947 hade jag fått nog av Wasa läroverk i Göteborg. Min pappa hjälpte mig, om än motvilligt, till ett jobb som befälselev i Transatlantics då nybyggda 12000-tons oljetanker *Oljaren*. Med *Oljaren* gick jag tre resor tur och retur Göteborg-Port Arthur i Mexikanska gulfen.



Tredje styrman på *Oljaren* var en glad 25-åring, Lars Baecklund, som jag kom att storligen beundra. Som befälselev var ju den goda tanken att jag skulle få en viss begränsad men dock utbildning. Baecklund gjorde allvar av utbildningen. Han lärde mig grunderna i navigering och sjömanskap. Baecklund hade också ansvar för att förbereda lastningen i Port Arthur och i det ingick bl.a. att rengöra tankarna innan nästa last togs ombord.

Besättningen var som så ofta vid den här tiden strax efter världskriget psykiskadad av oron och händelserna under kriget och söp hårt. Baecklund vågade inte släppa ner dom i tankarna – de hade kunnat drulla ner i fyllan och villan eller tänt en cigarrett vilket hade varit ödesdigert. Så det var han och jag som tillsammans skötte rengöringen. Ett förtroende som 16-åringen uppskattade.

Vid hemkomsten efter den tredje resan hade pappa ordnat en plats åt mig på *Sunbeam* – den första resan hon gjorde med Rydbergsgastar under befäl av Sam Svensson. Och det lockade förstås. Men strax innan jag lämnade *Oljaren* kallade Baecklund upp mig på bryggan och sa att han planerade att befördra mig till fjärde styrman. Och det lockade förstås också. Men *Sunbeam* blev det och jag var f.ö. redan inmönstrad.

Så i början av juli gick jag ombord på *Sunbeam* och fick annat att tänka på och glömde *Oljaren* och Baecklund. Men – med stigande ålder börjar man ju se tillbaka på sitt liv. Så även jag och för några år sedan jag började jag undra vad som blivit av min gamle skeppskamrat och idol. Jag visste ingenting om honom. Så kring år 2000 blev jag medlem i Besättningen Rydbergsgastarna och fick till uppgift att ta hand om arkivet. Och döm om min förvåning när jag ”hittade” Baecklund i handlingarna. Han hade varit befälhavare på *Sunbeam* bara något år efter min segling 1947. Jag sökte i lådorna med gamla foton men hittade honom inte. Hur såg han ut? Jag hade inget minne kvar från 1947. Var fanns han?

Så i början av 2008 lämnade Sten Gattberg ett brev och några handlingar till mig som han ville att jag vid lämplig tidpunkt skulle förpassa till arkivet. Brevet var från Anders Lennvi, backlagsförman i västkusten och konstnär som bl.a. skrev att när han letade i sina gömmor efter originalfotografi av *Sunbeam* hittade han några kopior från tiden för hans vänskap med Lars Baecklund – ”en riktig tuffing” – som han ville delge Gastarna. Bl.a. ett hyllningstelegram på Baecklunds 65-årsdag år 1985:

*I minnenas skutor, där seglar nog än  
och drömmer om tider som svunnit  
de pojkar som du en gång fostrat till män  
och nu livets middagshöjd hunnit.*

*Men många utav dem har gått till den hamn  
där vi alla skall kasta ankar.  
Den finns ej på kortet, vi vet ej dess namn,  
men är ständigt i våra tankar.*

*Vi andra som ännu ej fått vårt besked  
om mönstring och brassning för fyllning,  
idag sluter upp i led efter led  
och ger dig på halvdäck vår hyllning*

Lennvi skriver också att Baecklund efter sjökaptensexamen 1943 hade utbildats till

stridsflygare och reservofficer och bl.a. flög ett antal äventyrliga fjärrspaningsuppdrag med de ökända Caproniflygplanen. År 1945 anställdes han i Transatlantic som då leddes av Gunnar Carlsson på vars rekommendation Baecklund endast 27 år gammal utsågs till befälhavare på *Sunbeam*. Därefter förde han flera fartyg fram till 1971.

Baecklund hade sedan ett antal betydelsefulla uppdrag i Redareföreningen.

Lars Baecklund avled 1987 endast 67 år gammal.

Gunnar Högberg, dåvarande VD i Redareföreningen avslutar sin dödsruna i Svensk Sjöfartstidning:

”Med sitt kunnande och sin utpräglade samarbetsförmåga var Lars Baecklund en stöttepelare i Sveriges Redareförening. Med sin gladlythet och medmänsklighet var han dessutom en högt uppskattad arbetskamrat.”

*Thomas Osvald*

## TILL SIST ...

... vill jag bara erinra om att innehållet i Skeppsorder till allra största delen bygger på bidrag från Gastarna! Nästa nummer planeras att komma ut i mitten av februari, med **manusstopp den 1 februari**. Så ni har gott om tid att medelst bidrag ”uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner”, som det så vackert stadgas i Gastarnas instruktion.

*Lasse Bergman*



Briggen och skonerten (eller skonaren) *Falken*, vykort efter målning av Carl Hendel Friberg.



## FLAGGAN I TOPP

### December

2 Nils-Johan Fjaestad	80	O
5 Lars Bergström	70	O
8 Johan Setterwall	50	O
12 Thorbjörn Roupé	70	O
18 Owe Staaf	65	O
24 Lars-Olof Johnson	65	S
28 Björn Elfström	70	O

### Januari

9 Göran Granath	65	O
10 Hans Suneson	70	S
10 Måns Suneson	70	S
18 Bengt Sjöberg	70	O
30 Sven-Erling Mattsson	70	O

### Februari

13 Kjell Wahlström	70	O
23 Tage Törnvall	80	O
28 Ante Lindgren	70	V

### Mars

2 Peter Osvald	70	O
3 Karl Erik Wisenfelt	65	O
11 Bo Rönnerblad	75	O
15 Hans Knutson	65	S
15 Owe Wiestål	75	O
16 Sven Erik Abenius	80	V
18 Gunnar Hallgren	70	V
19 Erik Svedelius	100	O
27 Gunnar Tholander	60	V
30 Sten von Barth	75	V
31 Göran Garmer	65	S

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

## 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 mail till rydbergsgastarna@telia.com**

## MÖNSTRINGSAVGIFT 2009

Avi och inbetalningskort för nästa års mönstringsavgift följer med detta nummer av Skeppsorder

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 – 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.bergman@ericsson.com
3:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61
Båtsman	Sven Dagberg	08 - 591 127 74
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	Thomas Osvald	08-642 99 81
Lättmatros	Sture Nachtweij	0480-41 19 36
Tf redogörare	Gunilla Lord	08 – 645 53 03
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18
Sydkusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 245 <sup>9tr</sup> 124 53 Bandhagen
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna

Ekonomi, fakturor	c/o Gunilla Lord Lustigkullavägen 7 <sup>7tr</sup> 117 66 Stockholm
-------------------	---



### Aktuella priser i slabbkistan

Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen	125:-
Slipshållare	60:-
Rydbergskeps	50:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Vykort <i>Sunbeam</i>	5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

Vykorten är dubbla med fina marinmålningar och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill.  
Sveriges finaste korrespondenskort!

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst 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 25:- för porto och emballage.