



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# **SKEPPSORDER**

FÖR

## **BESÄTTNINGEN**

### **RYDBERGSGASTARNA**

*Ship's orders for the Rydberg Crew*

Årg. 78

Nr 1

Redaktion

Lars Bergman  
Sven Dagberg  
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

Februari

2010

## **KAPTEN HAR ORDET**

### **2010 - Ett JUBILEUMSÅR!**

Vestkustens Backlag instiftades för 75 år sedan den 28 oktober 1935! Sedan dröjde det till 5 februari 1960 innan Sydkustens Backlag instiftades, tätt följt av Ostkustens Backlag den 1 maj 1960 vilka alltså i år kan fira 50-årsjubileum - ett riktigt Jubileumsår!

Under hösten har Backlagen haft sina sammankomster och den 19 november, vid Sydkustens Backlag, hade jag nöjet och äran att tilldela Guy Rosvall Befälsmärket som ett tecken på att han nu är Backlagsförman efter Per Renlund. Per avtackades för sina många år som Backlagsförman. Dessutom dekorerades några Jubelgastar som inte kunnat närvara vid Årsmönstring.

Syd kustens Backlag planerar att fira sitt jubileum genom att segla till Bornholm under tre dagar i sommar på T/S *Helene*. Kanske intresse och plats finns för Gastar från Ost och Vest?

Förutom *Gunilla* och *Älva*, seglar även *Gladan* i varmare vatten. *Tre Kronor af Stockholm* var i Köpenhamn under klimatmötet och fick en tuff hemsegling i december. Intresset för segelfartyg lever!

Apropå Danmark, kommer signaler från *Georg Stage* att svenska ungdomar är välkomna att söka utbildningsplats.

Alla har vi vara minnen - och kamrater - från seglingar. Skildra dem gärna i Skeppsorder och för kamrater vid Backlagsträffarna!

*Sten Gattberg*

## GASTSTATISTIK

227 Gastar är 60 år eller äldre och 60 gastar yngre än 60 år. 13 Gastar, varav 8 flickor, är födda 1980 eller senare. Äldste Gasten är född 1911 och den yngste 1992. Medelåldern är 75 år och medianåldern 71 år.

## OSTKUSTENS BACKLAG

Höstens sista backlag! En kulen kväll samlades ca 25 gastar vid landgången till *af Chapman* där Stefan Båmstedt från Stockholms Idrottsförvaltning (ägare av *af Chapman*) och hennes hustomte Janne Engberg möte upp.

Därefter vidtog en 1½ timmes rundvandring i henne med ett mycket trevligt föredrag om restaureringen. Hon är väl värd ett besök. Men vänta tills dom får servering ombord. Då kommer den nu låsta grinden att vara öppen.

Efter rundvandringen vidtog gastvård genom att med snabb marsch ta sig till Örlogshemmet för den sedvanliga middagen i glada gastars lag. Som vanligt serverade Lasse en god måltid.

När detta skrives så har Kung Bore sitt grepp om oss men det är bara några dagar kvar till nästa backlag den 22 februari på Örlogshemmet. Välkomna!

Mer om *Chapmans* restaureringen finns att läsa på [www.stockholm.se/KulturFritid/Idrottsanlaggningar/Byggprojekt1/Avslutade-projekt/af-Chapman/](http://www.stockholm.se/KulturFritid/Idrottsanlaggningar/Byggprojekt1/Avslutade-projekt/af-Chapman/)

*Pelle*

## BÄSTA NYKOMLING

Vid "The International Sail Training and Tall Ships Conference" i Istanbul i november vann *Tre Kronor af Stockholm* priset som bästa nykomling i samtliga race och regattor.

Priset mottogs av båtsman Tobias Österberg och matros Maja Hallén.

## SJÖMANSPENSION?

Några rydbergsgastar som seglade i handelsflottan före den 1 juli 1961 och loggades på så kallade hyresavgifter motsvarande 6% av lönen till en del av sjömanspensionen har nu pengar att hämta. Ni minns de dragna avgifterna i den blå varje månad på den magra lönen.

Återbetalning har glömts bort av försäkringskassan, då det stipulerades att man själv måste ansöka om utbetalning. Runt 50% av kvarvarande berörda sjömän har inte utnyttjat sin rätt, säger Margareta Waldetorp Lilja på försäkringskassan som ansvarar för frågan. Tyvärr lämnas ingen ränta på pengarna. Engångsbelopp utbetalas beroende på hur många år man jobbat till sjöss. Jan Höglund, i Karlskrona, som följer sjöfartspressen, tipsar om detta.

*gm/Sture Nachtweij, Kalmar*



**T/S GUNILLA**

Elevrapport 2010-01-14, hämtad från fartygets hemsida [www.ockerogymnasieskola.se/](http://www.ockerogymnasieskola.se/)

För ankar: Punta Gorda, Belize

Resan är målet. Men vilken resa? Och vilket mål? Vi är för tillfället ute på vår tredje och sista resa tillsammans och kanske är det denna resa som är det slutgiltiga målet med vår gymnasietid. Trots att relativt lite utav resan är gjord så börjar jag redan känna mig lite vemodig över att den om en och en halv månad är över. Det känns sorgligt att vi aldrig mer kommer att segla genom livet, allihopa tillsammans. Samtidigt känner jag mig oerhört lyck-

ligt lottad, glad och nöjd när jag tänker tillbaka på alla häftiga och härliga händelser vi fått uppleva tillsammans. Idag kom andra halvan av båten tillbaka efter 2 dagar i Mayabyarna ute i Belizes vilda skogar, trötta men glada och fullproppade med nya intryck och upplevelser i sina ryggsäckar. Den utflykten är väl förresten ett utmärkt exempel på vad vi får chansen att uppleva och till råga på allt får vi göra det på skoltid. Trots att det har varit ganska skönt och framförallt lugnt ombord när vi bara varit halva besättningen här så var det riktigt härligt att få tillbaka den andra halvan av familjen. Det blev livat så fort de klev av den lilla taxibåten över till vårt hem *Gunilla*. Alla ville veta hur alla hade haft det och då är det som bäddat för att ett litet smått kaos ska utbryta. Ett ganska välorganiserat kaos, men än dock.

Livet är en dans på rosor, men det är en dans med svåra steg. Det är så sant som det är sagt. Hur bra vi än har det och hur lyckliga vi än är så har vi alla svackor och jobbigare dagar. Idag och igår har varit typiska sådana dagar för mig. Att ligga mag-sjuk medan man vet att alla andra är på vakt eller har kul på ett eller annat sätt är inte alls för party. Men som man bäddar får man ligga... Åter man glass och så vidare på dessa tropiska breddgrader så får man väl stå sitt kast när magen säger ifrån. Men det gör ingenting, det är bara roligt.

Resan är målet. Men min fråga var ju: vilken resa? Och vilket mål? En svår fråga men jag tror att mitt svar blir att den viktigaste resan vi gjort under dessa tre resor är den inre resan. När vi började skolan i augusti 2007 så var vi alla små blåbär men nu när jag ser mig omkring på båten ser jag ju inte ett enda blåbär, bara vuxna människor, eller åtminstone nästan vuxna... Och målet då? Att utvecklas som människa, medmänniska. Ett mål som vi alla, enligt mig, har uppnått med betyget mycket väl godkänt.

*Anna Lundberg, babord*

## KÄRVT PÅ SJÖN

Under mitt arbete med släktforskning på min fars sida stötte jag på en intressant publikation, "Sjöfolk och kustbor berättade för Kerstin Werner". Kerstin Werner kom 1911 vid fyra års ålder till gården Stora Saltvik norr om Oskarshamn. Tidigt föräldralös drev hon gården själv och sålde virke från skogen till varvsägare i Oskarshamn. Hon samlade anteckningar från intervjuer med diverse sjöfolk och varvsägare, så boken är en samling berättelser av dessa personer och ger bl.a. en bra inblick i en sjömans kärva liv ombord vid denna tid.

Här en intervju med sjöman Carl Alfred Jonsson, Figeholm.

Seglade 1885 med Hagströms i Oskarshamn röjelskonare *Thor*. Befälhavare ombord var kapten Lundwall, Oskarshamnare. "Kapten Lundwall, de va en kapten som va kapten, de. Duktig navigatör, det slo aldri fel. En förständig karl. Han seglade aldri sönder någonting. Han var sjöman."



*Röjelskonaren Thor, byggd 1864. Rederi Eric Hagström, Oskarshamn.*

Vi lastade props i Oskarshamn för Middleborough. Lossade lasten där och tog in järnrör till Port Natal (= Durban). Hade 120 dagar ut, fast man tänkt sig ungefär 90. Land syntes inte på nästan fyra månader. Vid Kap råkade fartyget ut för svåra stormar så att man vadade i vatten upp under armarna på däck. Det var en hemsk resa, och järnrören var en otäck last. Man hade osökt anledning att tänka på döden. En kväll ertappades styrman, som var fritänkare, med att ligga i sin koj och läsa bibeln.

"I Port Natal fick vi ligga utanför hamnen i tre dygn och vänta på springtid. Ho slingrade så förskräckligt, men det gick väl. Vi fick rigga ner röjelsrån och bramrån. Om ankarna hade gått så va de ett ställe utmärket där vi skulle segla i land och bli bärgade. Vi lå där i två månader omtrent och lossade. Man lossa vid kaj, men lasten bars ombord från prämar av sulikaffrer."

Man gick i barlast till Barbados i Västindien, 58 dagar. Efter att ha legat där i tre månader och förgäves väntat på frakt, gick man till Trinidad och lastade kokosnötter, "pi'lde" och "opi'lde", som stuvades lösa i lastrummet. "Om sola sken på di pi'lde så sprack di, så vi fick ha hele skuta klädd med gamle segelställ för å skydde för värme, De var bare akterut som vi hade särskilde sydde solsegel."

Därifrån till London på låt oss säga 60 dagar. Lossade i docka nära Commercial Road och lastade styckegods där. Lasten kompletterades sedan i Gravesend med 50 ton krut i bleckburkar. "Det gjordes en kammare utå fint virke i storlucka för krutet". Krutrummet vilade på cementfat, med ett lager halm emellan. När man efter 74 dagars resa kom fram till Buenos Aires och började lossa lasten, upptäckte Jonsson att någon lagt svavelstickor i halmen ovanpå cementtunnorna. Kapten Lund-

wall underrättades om fyndet, men det var inte mycket att göra åt saken, och ingen olycka hade ju skett. Antagligen hade köpmannen, som ägde den högassurerade lasten, betalat stuvargänget för att lägga dit tändstickorna. En exploderande krutlast ute till sjöss skulle inte efterlämna några besvärade vittnen, och några fattiga sjömans liv betydde föga gentemot försäkringssumman för lasten. Många fartyg som blivit spårlost borta kan ha råkat ut för liknande attentat, men ej haft samma tur.

I Buenos Aires gick koleran, och man försökte på alla sätt att skydda sig för sjukdomen. "Nu får ni inte äta er mätte, sa kapten Lundwall. Jag har inte känt mig mätt sän jag kom onboard, sa jag. Jag var jungman då."

Man fick inte dricka annat vatten än det som fanns ombord, och det var mycket viktigt att hålla magen varm. Därför klippte sjömännen itu sina filter, svepte den ena halvan om magen och hade den andra att byta med när den första blev fuktig av svett, ty varmt blev det med besked. Sen kunde ju filtarna sys ihop igen när man kom till kallare nätter, och behövde dem att sova under. Ingen blev sjuk i Buenos Aires.

"Så gick vi te Rosario å losste en del av lasten å lå där en måne å hade ner fockriggen å styrden i ordning. Sen gick vi barlastade opp te Paraguay och lastade färgträ för Havre. När vi kom ner te Buenos Aires, så hade vi 70 dage opp te Havre".

Från Havre seglade man hem till Oscarshamn, där man låg i fem dygn. Med en långresas avlöning på fickan gick *Thors* besättning raka vägen till Hvita Björn på Hamngatan för att fira hemkomsten. De hade klätt sig fina i sina mörkblå gensere med *Thor* i röda bokstäver tvärs över bröstet, runda mörkblå mössor utan kant och med band som hängde ner i nacken samt livrem med skepp på spännet, allt inköpt i England. Rika och glada beställde de in de finaste och dyrbaraste drycker som fanns på Hvita Björn, så att bordet var alldeles fullt av buteljer. Sex stycken bonddrängar åtföljda av flickor, kom in och beställde bara brännvin. "Då gjorde vi bara såhär åt flickorna" sa Jonsson och blinkade, "så kom di över te oss i stället och bonddrängarna di feck gå hem." Kalaset blev så grundligt, att styrman, som skulle rest hem till Kalmar, glömde bort hela resan och vart kvar i Oscarshamn. Sådär kunde det gå ibland.

Sedan bogserades *Thor* upp till Gamleby av bolagets ångare *Oden* och lastade hyvlat och spontat virke till Buenos Aires igen. Sedan trälasten lossats där, gick man upp till Paranagua i Brasilien och hämtade matte för Buenos Aires, och sedan upp till Bahia Blanca där man lastade ull till Havre. Ullen lastades i stora balar som skruvades in. Från Havre i barlast till Shields för att ta kollast hem till Sveri-

ge, närmare bestämt till Helsingborg. Men där blev fartyget liggande i sex veckor för isens skull innan de kunde ta sig hem till Oscarshamn. Här avmönstrade Jonsson.

*Eric Hagström*

## EN HÄNDELSERIK "HUNDVAKT" MED SVÅRT SÅRADE PIRATOFFER

Klockan 1300, en solig dag i januari 1961, var det slut på friden. Ostasiats ms *Hainan* navigerade nordgående i Celebessjön efter slutlossning i Surabaya, caterpillers, grävmaskiner och styckegods samt med destination Iloilo och Hinigaran på ön Negros, Filippinerna för att där lasta råsocker i bulk avsett för Pepsi Cola, East River, New York.

Utkiken rapporterade att vi hade en livbåt på styrbords bog med sju halvna nakna människor ombord viftande med trasor.

Som vakthavande andrestyrman bedömde jag situationen som allvarlig och kallade befälhavaren till bryggan. Huvudmaskin brände trögflytande tjockolja och det skulle bli nödvändigt att under en timme köra igenom lättare brännolja för att kunna manövrera *Hainan*.



Tid fanns inte för detta utan med något reducerad fart lyckades vi få livbåten "hängande" i babords fånglina och via en målarflotte få ombord piratoffren. Dessa berättade om sitt äventyr för vår kock, den ende ombord i *Hainan* som förstod deras språk. Två av männen var illa skottskadade, deras befälhavare hade dödats under striden. De hade seglat från Tawoo i Brittiska Borneo med en skonare för att lasta kopra på Celebes. Det var den 6/1 på kvällen. På kvällen följande dag hade de överfallits av tre båtar med pirater och övermannats. Piraterna tvang besättningen att lämna skonaren och gå i en livbåt vars motor gjorts obrukbar. Seglen hade man dock fått behålla. Däremot hade piraterna hållt smörjolja över provianten av ris. Ett av piratoffren hade fått två kulor genom benet och en annan hade fått ena foten avsliten. De skadade hade endast oljiga trasor om sina sår och risk för



kallbrand i benen var uppenbar. *Hainans* hela förråd av antibiotika gick åt. Männen hade befunnit sig i livbåten 4-5 dagar. Ms *Hainan* angjorde följande dag Zamoanga i södra Filippinerna för att där lämna över de skeppsbrutna i myndigheternas vård.



*Hainan* gick dessa år på jorden runt segling österut med avgång New York var femte månad till hamnar i Medelhavet, Röda havet, Indiska oceanen, Thailand, Malaysia och Indonesien.

Med socker i underrummen lastade vi sedan dyrbar speciallast i mellandäcken i Manilla, Hong Kong, Kobe och Yokohama, sidentyger, kryddor, TV-set, kikare, bandspelare, kameror etc.

Efter slutlastning i Yokohama hade vi 21 härliga sjödygn till Balboa och Cristobal i Panamakanalen, där lossning påbörjades.

***Kjell Smitterberg***

## WMU

Sedan 1985 finns World Maritime University i Malmö. Här utbildas varje år c:a 90 studenter från 45-50 länder i sex olika maritima program. WMU sorterar under IMO i London.

Sedan 15 år tillbaka är jag och min sambo Anna Kuylenstierna en s.k. "host family". Detta innebär att vi försöker förmedla svensk kultur och svenska traditioner. Våra studenter får smaka på julbord, fastlagsbullar och påskmat. De besöker oss också i vårt hem. Vi gör ibland utflykter till intressanta platser i Skåne till exempel Skånes djurpark, Ven och Österlen. Inför varje jul är vi tomtefar och tomtemor för alla studenterna och personal på universitetet. Tomtefar delar ut egenhändigt gjorda sjömanskonstverk till alla.

För några år sedan besökte vi en f.d. WMU-student i Alexandria. Han är nu professor vid det stora sjöfartsuniversitetet där.

Förra året besökte vi fem städer i Kina. I varje stad blev vi väldigt väl omhändertagna av f.d. WMU-studenter.

I år ställde vi kosan till Japan. Eisuke Kudo mottog oss vid hotellet. Han är direktör för Ocean Policy Research Foundation och f.d. amiral vid japanska flottan. OPRF är en mycket stor fond, som bl.a. sponsrar c:a 300 WMU-studenter i Malmö. Mr. Kudo gav oss förslag på program, som innefattade besök i parker, museer och utflykter. I Yokohama blev vi omhändertagna av f.d. WMU-studenten Yutaka Emi. Han är nu assisterande professor vid National Institute for Sea Training. Detta institut har två stora fyrmastade barkar, *Nippon Maru* byggd 1984, *Kaiwo Maru* byggd 1989 och tre stora motorfartyg byggda 1980-2004. Vi blev inbjudna att besöka *Nippon Maru*.



*Yutaka Emi, Jonny, Anna och ms Emi*

Besöket avslutades med att jag inför c:a 100 kadetter berättade om min segling med skonerten *Falken* till Västindien 1954-1955 och min tid som värnpliktig u-båtsmotorman 1955-1956. Att döma av kadetternas applåder efteråt, blev min berättelse mycket uppskattad. Att vara host family för WMU-studenter i Malmö har för oss varit fantastiskt givande.



*Nippon Maru*

***Jonny Ekdahl***

## MODELL AV FLYING CLIPPER

Jag planerar att låta bygga ett antal modeller av *Flying Clipper* i Vietnam eller i Kina och vill veta om det finns något intresse för Skeppsorders läsare att ha en sådan modell hemma. Längden kommer att bli ungefär 80 cm, d.v.s. i skala 1:75.

Ritningar har beställts från National Maritime Museum i London. Dessa visar emellertid endast den ursprungliga versionen, med midskepps brygga, och måste kompletteras med ritningar på ombyggnaden. Om någon har tillgång till ritningar på "vår" *Flying* så vänligen kontakta mig.

Likasa behövs fotografier för att underlätta för tillverkaren.

Antalet som kommer att byggas blir troligen ganska litet, troligen 20-30 stycken, och priset är givetvis beroende av detta. En rimlig (?) gissning är att priset kommer att ligga under 5000:- per st. Leverans kommer att ske med omonterad rigg, klar för resning, detta för att underlätta transport.

För att få en uppskattning vore jag tacksam om att så många som möjligt kunde anmäla sitt intresse, eller ointresse till adress nedan.

Barsebäckshamn den 13 januari 2010

**Göran Garmer** 0708-953 157  
famgarmer@hotmail.com

## BEAGLE

Anders Lennvi har skickat nedanstående bild av HMS *Beagle* som komplettering till referatet från Vestkustens backlag i förra numret. Anders skriver "bilden ger en god uppfattning om hur fartyget såg ut när det slörar in i Sydney Harbour år 1838, några år efter att Charles Darwin gått iland. Detta lilla vackra skepp var sannolikt en god seglare och med "The Swedish Rig" som började spridas världen över vid denna tid och blev föregångare till senare tiders barkrigg."



*Beagle*

## KORRESPONDENSKORT

Anders Lennvi låter dessutom meddela att han tagit fram dubbelvikta korrespondenskort, ett med en egenhändig marinmålning av *Sunbeam*, ett annat med en målning av Broströmskoncernens *Albatross*, utförd av Sture Athén. Priset är 10 kr styck.



*Albatross*

## KALENDARIUM

Ostkustens Backlag	22 februari
Ostkustens Backlag	22 mars
Manusstopp nästa Skeppsorder	25 mars
Årsmönstring	1 maj
Beckbyxans dag	17 juli
Tall Ships Races	
Antwerpen	10-13 juli
Aalborg	21-24 juli
Kristiansand	29 juli – 1 augusti
Hartlepool	7-10 augusti
Sail Amsterdam	19-23 augusti
Sail Bremerhaven	25-29 augusti
Skeppsholmsdagen	12 september
Ostkustens backlag	27 september
Ostkustens backlag	15 november

*Rydbergsgasten Lars U:son Lundberg har låtit Skeppsorder ta del av nedanstående färgstarka skildring om livet ombord i slutet av förförre seklet. Skildringen är skriven av Lars farfar, Alfred.*

*Alfred Lundberg föddes i Lund den 11 augusti 1873. Efter sex års skolgång fick han ganska snart hjälpa till i sin mosters butik som saluförde manufaktur. Under sin yrkesbana som handlande verkade han inom manufakturbranschen, och han innehade åtskilliga poster inom t.ex. taxeringsnämnden, Lunds Manufakturhandlarförening, Lunds Fastighetsägareförening etc. Alfred Lundberg avled 1957.*

*Claes Silfversparre (1826-1898) var befälhavare i Stiftelsens första skolfartyg, briggen Carl Johan, från 1875 och i det andra, träskeppet Abraham Rydberg, fram till 1896.*

## MED ABRAHAM RYDBERG SOMMAREN 1890

Av Alfred Lundberg

### Första delen

Mor var död. Efter begravningen ansåg moster Anna, att lokalen i Hanssonska gården (den bestod av butik, ett rum åt gatan, ett rum åt gården, och kök) var för stor. Genom att Anna Blomberg köpte Skomakaregatan 7 och flyttade sin affär över i den fastigheten, blev den butikslokal, som hon under många år hyrt i Skomakaregatan 2, ledig. Moster Anna kom överens med moster Hasselgren att hyra den lokalen. Far hade sin affär på torget, men den inbragte icke så mycket, att han kan försörja både sig själv och mig. Moster Anna föreslog därför att jag skulle bo hos henne, hjälpa henne i affären, då hon själv hade sitt stånd på torget, och i övrigt hjälpa till med vad jag kunde. En dag kom Gustaf Löwegren och sade att han av sin bror Frans fått i uppdrag att sätta om några kakelugnar i Hotell Skandinavien. Han erbjöd mig en daglön, jag minns icke hur stor, för att jag skulle hjälpa honom som hantlangare. Jag hade att röra bruk, bära upp bruk och kitta de nysatta ugnarna. Tyvärr fanns redan då fackföreningar, som förbjöd Gustaf att använda mig som hantlangare, då jag icke tillhörde någon fackförening. Min anställning som kakelugnsmakare räckte blott några veckor, men inkomsten av densamma blev en liten hjälp till vårt hushåll. Detta var av enklaste slag. Vi levde huvudsakligen på kaffe och smörgåsar. Något pålägg räckte icke inkomsterna till. Någon gång köpte moster urkockt buljongkött. Då detta, som var mycket billigt, stektes upp tillsammans med potatis, tyckte vi att vi fått en trevlig och bra omväxling i dieten. Moster köpte regelbundet varje vecka några sillar, som stektes, men dessa avsågos huvudsakligen för mosters store katt "Jim". Affären

hade mycket liten omsättning, men genom att sticka täcken och stubbar ökade moster inkomsterna. Hon ville gärna, då hon satt och arbetade om kvällarna, att jag skulle läsa högt för henne, gärna ur romaner. Hon föredrog annars religiös lektyr och gick ofta i kyrkan, 2 à 3 gånger varje söndag, men hon var annars glad och trevlig, alls icke bigott. Mellan moster Hasselgren och moster Anna rådde ett gott förhållande och vi voro mången söndag inbjudna på middag hos moster Hasselgren.



*Moster Anna*

Moster Hasselgren tyckte om att skämta. Moster Anna hade högtidligt förklarat, att hästkött var ovärdigt som människoföda, att hon icke kunde äta det, och att hon genast på smaken skulle skilja hästkött från oxkött. Moster Hasselgren lät några veckor förflyta, men en dag bjöd hon oss på middag. Där serverades härliga biffar, möra och saftiga och moster Anna prisade dem högeligen. Efterrätten kom och så drucko vi kaffe. När vi skulle gå, frågade moster Hasselgren vad moster Anna tyckte om middagen. "Jo du, det var väldigt goda biffar och saftsoppan var mycket god". "Ja", sade moster Hasselgren, "men biffarna var av hästkött". Moster Anna försökte se lidande ut, men kunde icke låta bli att skratta, och efter den dagen åt moster Anna gärna hästkött.

Jag läste med Sigfried Hasselgren och försökte bibringa honom kunskaper i tyska språket. Jag tror icke mina egna voro så stora, men jag sökte hjälpa honom så gott jag kunde. Det inbragte ju några kronor i vår skrala kassa. Vid jultid gick jag omkring med räkningar över plåtslagareverkstaden utförda, icke betalda arbeten. Några knotade och



betalade, andra knotade och betalade icke. Flera avräkningar voro mera än ett à två år gamla.



*Alfred Lundberg i mogen ålder*

Lokalen, som vi hyrde, bestod av en butikslokal på nedre botten och ett rum på andra våningen. Butikslokalen på nedre botten delade moster genom en pappvägg upp i en liten butik åt Skomakaregatan och ett litet rum, som hon använde som sovrum och arbetslokal. Ovanrummet överlät hon åt mig. Vi inskränkte därigenom eldningen till lokalen på nedre botten, ty ovanrummet skulle icke uppvärmas. Det var rätt bister vinter, och fastän jag satt och läste till kl. 1 på nätterna, tyckte jag aldrig att jag frös. Jag ville härda mig, för jag ville icke släppa tanken på att bli sjöofficer.



*Skomakaregatan 2*

Det såg emellertid mörkt ut för att jag skulle kunna få min önskan uppfylld. Mina föräldrars konkurs, mors död och fars klena inkomster borde ju betaga mig varje tanke på en så dyrbar utbildning. Min längd och min gämliga svårbalanserade kropp

gjorde mig mindre lämpad för sjömansyrket. Jag var visserligen stark och hade under snöbollskrigen och slagsmålen på skolan vunnit ett visst rykte för mod, men mina studier hade jag skött dåligt och kunde icke hänvisa till ett finfint betyg. Men jag tröstade mig med att dåligt betyg i latin och naturvetenskaper icke var så avgörande, då jag hade utmärkt betyg i svenska och rätt bra betyg i andra ämnen.

Det var icke bråda dagar i affären, varför jag hade goda tider att fundera ut, huru jag skulle kunna komma in på den banan, som jag önskade.

Jag övervägde och övervägde, jag tyckte mig icke kunna finna någon lösning.

Då fattade jag ett i mina ögon djärft beslut. Jag beslöt att skriva till konung Oskar och bedja om hans bistånd så att jag kunde erhålla inträde i sjökrigsskolan. Beslut och handling var ett; brevet avsändes och jag gick i spänd väntan på svaret. Det kom verkligen svar. Ett brev från Kgl. Majestäts kansli. Svaret innehöll icke något löfte om inträde i sjökrigsskolan, men en anvisning att jag skulle, genom seglation med Rydbergska Stiftelsens fullriggare *Abraham Rydberg* förskaffa mig sjövana och kunskap om sjön. Därefter borde jag, då annons om anställning av kadetter inflöt i tidningarna, under där angiven adress anmäla mig till inträde i sjökrigsskolan.

Jag försökte övertala far att skriva till Rydbergska Stiftelsen. Det gick icke. Ville jag söka plats på något av apoteken, Hjorten eller Svanen, skulle han gärna gå med mig och efterhöra, om jag kunde få plats, men till sjöss, nej. Det ville han icke vara med om. Moster Anna tyckte också, att jag kunde stanna på land, och söka plats i någon affär. Det var inga lysande utsikter för mig att nå mitt mål.

Då beslöt jag att själv göra slag i saken. Jag skrev i fars namn, till Rydbergska Stiftelsen och begärde upplysningar, om vad som erfordrades för att erhålla inträde. Svaret kom efter några dagar. Jag skulle hava betyg på ett normalt färgsinne och friskbetyg. Jag skulle insända skriftlig ansökan, om inträde enligt bilagt formulär, d.v.s. far skulle ansöka om inträde för mig, och så skulle jag eller vi deponera 100 kronor för uniformen m.m. Efter mycken övertalning fick jag fars tillåtelse att översända det ifyllda formuläret, men sedan stod jag åter fast. Att anskaffa 100 kronor syntes mig omöjligt. Jag ville icke bedja moster om lån, ty hon behövde allt vad affären inbragte till sitt uppehälle. Broder August var nygift, deras affär nystartad och de kunde icke avvara någonting. Far ägde ingenting. Jag hade mitt arv efter faster Hanna och farbror Lindeblad var min förmyndare. Även om han velat bistå mig, knep faster Karolina hårt om pungen.



Jag vet icke vilken ödets skickelse, som gjorde att farbror Lindeblad tyckte att jag borde få en chans att se mig om i världen. Han hade själv under sina gesällår varit på vandringar långt uppe i Norrland.

Han föreslog far att jag av mitt arv skulle erhålla så mycket, att jag kunde få till en resa till Stockholm och dessutom de 100 kronorna, som erfordrades för uniform och utrustning. Jag studerade ivrigt tidsningsannonserna om ångbåtsförbindelse till Stockholm. Jag ville iväg fortast möjligt och det var redan omkring den 5 te maj. Utrustningen av *Abraham Rydberg* började den 1 ste maj.

Jag upptäckte, att en ångbåt *Amsterdam* de närmaste dagarna skulle avgå från Malmö till Stockholm. Farbror Lindeblad och far beslöt att följa mig på väg. August kom från Eslöv för att taga farväl, och han och moster Anna var mycket rörda och mycket ledsna över min avresa. Far och farbror och jag togo plats på tåget, far och farbror något styrkta för att med mannamod bära avskedet. Då vi kommo till Malmö begåvo vi oss ned till båten. Vi fingo veta, att kaptenen icke var ombord, men förste styrmannen, Bjurgren, förklarade att *Amsterdam* icke tog passagerare. Antagligen tyckte han väl dock att jag såg bedrövad ut, för han tillade ”att det är ju möjligt, att kapten Leverin tillåter pojken att arbeta ombord för resan upp till Stockholm”. Då kapten Leverin just då kom ombord, framställde styrman Bjurgren förslaget för honom och han gav, efter en kort tvekan sitt bifall. Upplivade av resultatet bjödo farbror Lindeblad och far ut styrman Bjurgren. Alla tre försvunno uppåt staden, men återvändande efter någon timma, glada och uppslupna. Efter en kort samvaro med styrman Bjurgren togo gubbarna avsked av såväl honom, som av mig och begåvo sig sakta, kryssande, upp mot stationen för att resa vidare till Lund.



*SS Amsterdam*

Klockan var väl omkring sju då lotsen kom ombord och *Amsterdam* började svänga för att få nosen mot hamninloppet. Hon låg i yttre hamnen och var på c:a 1200 ton, men i hamnen var så grunt att hon rörde upp bottenslam, då hon vände. Så stävade vi ut i hamninloppet, mot ”Röde prick” och sedan lades kursen sydöver mot Flintrännan. Styrman

Bjurgren tillsade mig att jag kunde gå ned i deras mess och skaffa. Där träffade jag andre styrman, Hellwan och förste och andre mäter – naturligtvis inte samtidigt samlade, ty ett par voro alltid hindrade av sin vakt på däck eller i maskinen. Sedan styrmännen utpekade de olika fyrarna, som voro i sikte i sundet, fick jag koja på en soffa i messen och sov gott. Påföljande morgon purrades jag tidigt av messuppassaren, fick en kopp the och en knalle, och begav mig upp på däck. Styrman Bjurgren var på däck, och gav mig order, dels att lära mig kompassen, dels att gå bort till rorgångaren och bli undervisad i konsten att styra. Jag fick lära mig att för det första fatta bra tag i rattspakarna, så att icke en kraftig sjö skulle slå rodret ur händerna på mig, dels att vid styrningen passa sjöarna, så att styrningen blev jämn och så att man icke girade för mycket. Vår kurs förde oss mellan Öland och Gotland, närmare Öland än Gotland. Jag såg de långa raderna av väderkvarnar på Öland, men styrman Hellwan, som var på däck, kallade på mig och berättade, att han var gotlänning och talade om de många ruinerna i Visby.

Vid aftonmåltiden var styrman Bjurgren nere i messen. Han berättade skrattande, att en av de små sköldpaddorna, han hade med sig hem, krupit ned i en av hans sjöstövlar och att han haft mycket besvär att få bort den (*Amsterdam* hade varit timechartrad för trafik mellan franska hamnar och medelhafshamnar), så tyckte väl han och förste mäter att de skulle hava något roligt. Jag blev tillfrågad om jag tyckte om Genever. Jag svarade med en motfråga: ”Vad är genever? Är det något sorts vin?” ”Det är icke vin, men det är bättre än vin. Du kan själv smaka.” Jag fick ett glas genever, som jag tömde, sedan blev jag vill jag minnas mycket talträngd. Jag berättade historier jag hört om studentupptågen i Lund och gubbarna skrattade hjärtligt och hade mycket roligt både åt historierna och kanske även åt mig. Jag kojade emellertid och sov gott, utan obehag, till påföljande morgon.

Påföljande morgon purrades jag för att se, medan vi passerade Landsorts fyr och styrde in i skärgården. Vi passerade kala stenhällar, små holmar utan någon grönska, men så småningom blev naturen rikare och mjukare, holmarna och öarna blevo skogklädda. Jag fick annat att göra än att beundra naturen. Jag fick putsa mässingen på skalejten. Efter en stund gled vi förbi Dalarö. Några rospigggar och två à tre galeaser lågo i hamnen. Så fick jag en törn vid rodret. Matrosen, som skulle kontrollera min styrning, frågade om jag tänkt mönstra på *Amsterdam*, då vi kommo till Stockholm, eller jag skulle bliva ombord som någon slags aprentic. Han och hela den andra besättningen skulle mönstra av och de skulle nog få tillfälle märka mig i Stockholm, om jag tog hyra ombord. Jag svarade att jag skulle följa med *Abraham Rydberg*, och att

jag sålunda icke kunde taga hyra på *Amsterdam*. Efter en stund kom styrman Bjurgren och gjorde mig uppmärksam på de platser vi passerade. Elvs-nabben och Kungehatt, samt de villor och herresäten, som började synas. Fram mot middagstiden började konturen av Stockholm framträda och på eftermiddagen lade vi till vid Skeppsbron.

Det var för sent för mig att bege mig ut till Alberget 4 B, där Rydbergska Stiftelsen var belägen. Tack vare tillmötesgående från befälet fick jag koja på *Amsterdam* även den natten. Påföljande morgon placerade styrman Bjurgren mig i en hästdroska jämte mitt gepäck. Han var missbelåten med, att jag icke ville taga den plats på *Amsterdam*, som han erbjöd mig. Jag tackade honom för hans stora vänlighet mot mig, tackade kapten Leverin och de av befälet som jag träffade och så rullade jag i väg till nya upplevelser.

Droskan rullade i väg uppåt staden, svängde så in på en bred gata vid vars ena sida lågo ståtliga bostadshus, men vars andra sida var kantad av vedstaplar. Vi passerade en bro, och kommo ut på Djurgården, stannade vid en grind, bakom vilken låg en tvåvåningsbyggnad. Kusken förklarade att detta var Alberget 4 B. Med en känsla av blyghet och ängslan trädde jag inom grinden och gick framom byggnaden. Då såg jag framför mig ett skepp med kala master, som låg vid en träbro. En landgång var lagd i land och med dröjande steg beträdde jag den och klev ombord. Uppe på halv-däck satt en äldre man korpulent och bredaxlad, klädd i blå uniformsbyxor och skinnväst, och bredvid honom stod en man i uniform. Den senare frågade mig vad jag ville. Jag sade mitt namn och sade, att jag var antagen till elev på *Abraham Rydberg*. ”Detta är kapten Silfversparre”, svarade han mig, ”vänd dig till honom, men stå i givakt då du talar till honom”. Jag ställde mig i stram givakt, så gott jag kunde och framförde till kapten Silfversparre mitt ärende, fick tillsägelse att hämta min koffert, kläda mig i arbetskläder och falla in i ledet bland pojkarna. Jag hade givit akt på en rad pojkar, som längre bort på däck höllo på att langa stora stenar från kajen, ned i fartyget. Det tog kort tid för mig att taga på mig arbetskläder, att anvisas en plats i den langande pojkskaran och att taga emot och vidarebefordra stora stenar. Stenarna voro skarpa, med grova ytor, skinnet på händerna var tunt, sprack sönder och händerna blevo ömma och blödande. Men det var inget uppehåll i langningen, inget pjåsk fick jag visa utan måste med god min uthärda påfrestningen. Vid 7-tiden på kvällen var barlasten intagen och stuvad, och vi pojkar drogo oss in på trossbotten. En underofficer kom in och visade mig i vilket fack jag, i den runt trossbotten löpande, i fack med lock avdelade bänken, skulle stuva mina grejor. Jag fick packa upp min koffert och tillsades vara noggrann och omsorgsfull vid

stuvningen av grejorna. Därefter fick jag och en kamrat bära upp kofferten på vinden över segelboden. I tropp marscherade vi sedan upp till tvåvåningsbyggnaden, där vi på nedre våningen fingo intaga vår kvällsvard. Efter kvällsvarden visade en av underofficerarna, en skeppare, mig huru jag skulle ordna min kojplats, och var jag skulle hänga upp min koj. Sängutrustningen utgjordes av en filt och en huvudkudde, men sömnen var god. Mina kamrater, som jag på kvällen gjorde bekantskap med, visade sig vara hyggliga pojkar i ålder mellan 13 – 16 år.



*Claes Silfversparre*

Påföljande morgon väcktes vi av skepparpipornas drillande och ropet: ”Reis, reis, alle man” och väl ur kojerna fingo vi beslå dem mycket noga så inget veck syntes på kojerna. Därefter fingo vi traska till den lilla båthamnen och göra vår morgontoalett. Skjortan av och så tvätta bröst och rygg, hals och ansikte i det iskalla vattnet i båthamnen. Efter tvättningen ställdes vi upp för gymnastik, fingo marschera, göra arm och benrörelser och framför allt lära oss stram hållning och att göra reglementsenslig honnör. Förr än vi kunde göra godkänd honnör, fingo vi ingen permission och finge icke avlägsna oss från tomten på Alberget 4 B.

Sedan en spartansk frukost intagits, började arbetet ombord. Vi fingo bära ombord de tunga mårssesselsspirorna och deltaga i uppsättandet av dem. Vanten ansattes och vi halade och drogo i trossen och linorna, utan att hava en aning om, vad det tjänade till. Klockan 12 blåstes skaffning och vi tågade upp till undervåningen i boningshuset. Efter en kort middagsrast fingo vi kl. 1 e.m. börja öv-

ningar i en på landbacken stående mast med en lång rå. Vi fingo äntra upp och ligga ut på rån för att först lösgöra och sedan beslå ett på rån najat segel. Efter den övningen bar det åter i väg ombord för att fortsätta arbetet, med riggningen. Detta leddes av 1:ste styrman Rundgren, om jag icke minns fel om namnet.

Andre styrman hette Johansson och de tre skepparna Andersson, Hansson eller Svensson och Hedberg eller Svedberg.

Arbetet gick rutinmässigt alla veckans dagar tills lördagen kom. Då fingo vi skrubba såväl ovan-däcket som däcket i trossbotten med sand och pimpsten. Vi lågo på knä och gnuggade och sleto allt vad vi kunde, fyra eller fem i bredd. Vi fingo icke lämna den del vi skulle skrubba, förrän däcket var vitt och rent som ett skurgolv i en bostadsvåning. När skrubbingen var klar, skulle mässingen på halvdäck putsas, så den sken i kapp med solen. Sedan dessa arbeten voro slutförda, ställdes vi upp vid våra respektive fack, som sedan granskades av en av skepparna, och vilka skulle vara väl i ordning, annars fick man stuva om dem.

Under det granskningen pågick och sedan mitt fack var godkänt, fick jag order om att inställa mig i gunrummet, där styrmännen bodde. Jag rannsade mig själv och undrade vad jag försyndat mig med. Det var emellertid endast att snabbt lyda, och jag knackade på och gick in i gunrummet, ställde mig i givakt och anmälde att jag fått order infinna mig. Styrman Johansson kom bort till mig. ”Får jag se på dina händer?” Jag sträckte fram de variga och illa medfarna tassarna. ”Det ser illa ut det här, men håll nu händerna framsträckta, så skola vi försöka bota det”. Jag höll händerna framsträckta och han tog fram en flaska brännvin eller sprit och slog det i händerna. Det sved otäckt, men jag försökte bibehålla min strama givakt och bet ihop tänderna. Jag fick gnugga ordentligt med brännvin i händerna, de lösa skinnflagorna klipptes bort. Jag hade visst lyckats bibehålla min hållning till styrmännens belåtenhet, för då jag gick hörde jag styrman Johansson säga: ”Det är stil på pojken”. Kuren hjälpte och händerna läktes.

Söndagen tillbragte vi ombord och skiftade om att vara flaggvakter. När en båt eller fartyg kom in och hälsade oss skulle vår flagga sänkas till svarshälsning. Annars fördrev vi tiden med att se på kuttarna, som lågo och seglade därutanför eller med att läsa.

Närmaste granne till Alberget 4 B var gamla galervarvet. Vi voro nyfikna besöka det, men blevo barskt avvisade.

De kommande veckorna voro upptagna, dels med uppriggningen, dels med båtexercis. En skeppare var vår lärare och vi fingo lära oss att skevra årorna. Jag var placerad i babordsbåten och vår lärare var skeppare Hedberg. Sedan vi blivit något så när samövade, sändes vår båt en dag in till Skeppsbrokajen för att hämta en del saker, som skulle ut till fartyget. Vad det var, minnes jag icke, men jag kommer ihåg att jag fick bära en börda genom de trånga gränderna, som var så tung att knäna slog samman, då jag gick.

Vi lärde ganska snart att ro, och sedan började övningen med loggertsegel på båtarna. Sittande på durken under seglingen, med skepparen och en pojke vid rodret och en vid skoten, blevo vi undervisade om huru man skulle ställa seglen vid olika vindriktningar och kurser.

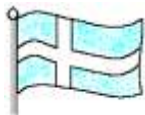


*Abraham Rydberg vid utrustningskajen, Alberget*

Båtexercisen ägde i regel rum sista timmen under arbetsdagen. Under de övriga timmarna fingo vi dels måla utombords, dels hjälpa till att rigga upp stänger och rår och slå under segel. När seglen voro underslagna, skulle vi lära oss alla ändar och fall och var varje ända hade sin plats på nagelbänkarna.

Sedan började segelexercisen. Vi fingo våra stationer till väders och fingo lära oss, att under skepparpipornas drillande, hastigt taga oss upp i riggen. Om någon var rädd att över puttingvanterna taga sig upp i märsen, så fick han taga sig upp genom björnhålet, men jag vet ingen, som begagnade sig av tillåtelsen. Vi fingo ligga ut på rårna och lära oss, att vid beslagningen av seglen skulle duken samlas ihop midskepps vid masten i en buk, som av korpralen trampades samman, för att bliva så liten som möjligt, vid revning åter dragas ut mot nocken, där korpralen då hade sin plats. Pertarna voro för grunda för mina långa ben, så jag hade svårt att hålla balansen.

*Fortsättning följer*



## FLAGGAN I TOPP

### Mars

1 Tom Sjöholm	70	S
2 Lennart Kleberg	80	O
11 Edward E:son Mauroy	85	O
24 Per-Olov Moen	70	V
26 Leif Ferngren	65	O
27 Anders Lennvi	80	V

### April

1 Roland Thimfors	75	S
-------------------	----	---

### Maj

5 Karl-Olof Hammarkvist	65	O
16 Helge Holmström	80	O
16 Edgar Nilsson	80	V
18 Sverker Olow	85	O
21 Lars-Göran Nyström	60	O
27 Lars Brundin	65	V
29 Åke Svedelius	95	O

## MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senast utgivna mönstringsrulla har följande Gastar inmönstrats

**Arne Keller**, Djurhamn. Gladan 1969  
arne.keller@telia.com

**Sofia Brandt**, Stockholm. Gladan 1997  
sofiabrandt97@hotmail.com

**Jan Bergendorf**, Malmö. Sarpen  
Sjomanskyrkan.malmo@hotmail.com

### Ett par rättelser i 2010 års mönstringsrulla:

**Sida 3:** 3:e styrmans telefonnummer: 08-730 48 67

**Sida 5:** Anders Lennvis adress och telefonnummer:

Friskväderstorget 12

418 38 Göteborg

031-52 91 83

## 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 mejl till rydbergsgastarna@telia.com**

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 – 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	vakant	
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.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
Matros	Thorbjörn Roupé	08-767 86 80
Lättmatros	Sture Nachtweij	0480-41 19 36

### Backlagsförman:

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	Skebokvarnsvägen 2459tr 124 53 Bandhagen
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna

Ekonomi, fakturor	c/o Bo Johansson Andersvägen 3A 169 69 Solna
-------------------	--



### Aktuella priser i slabbkistan

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
Vykort Sunbeam	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.

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgiro-konto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage.