



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# **SKEPPSORDER**

FÖR

# **BESÄTTNINGEN**

# **RYDBERGSGASTARNA**

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 78

Nr 4

Redaktion

Lars Bergman  
Sven Dagberg

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

November

2010

## **KAPTEN HAR ORDET**

Besättningen Rydbergsgastarna har sedan 1929 verkat ”för att åstadkomma kamratligt samband mellan i seglande fartyg utbildade sjömän” (§ 1.2 i Instruktioner). Redan 1935 instiftades Vestkustens Backlag. 1960 instiftades först Sydkustens och lite senare Ostkustens Backlag. Sydkustens Backlag celebrerar sitt 50-årsjubileum den 18 november.

Under 75 respektive 50 år har dessa Backlag samlat kamrater ”för att uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner”. Ursprungligen syftades på de elever som seglat i skeppen med namnet *Abraham Rydberg*. Efter andra världskriget har andra skolfartyg tagit över rollen att ge praktik åt sjömän.

Runt Sveriges kuster är intresset stort för praktik i seglande skepp. *Gunilla*, *Älva*, *Gladan* och *Falken* är de som främst förknippas med den traditionella sjömanspraktiken under segel. Andra, som *Tre Kronor af Stockholm*,

*Shamrock, Constantia, Gratia, Gratitude* och *Atlantica* – bland flera – ger ungdomar värdefull inblick i vad det innebär att vistas ombord i fartyg under segel.

Befäl, instruktörer och även elever som fått sjömanspraktik, är Gastarnas rekryteringsresurs. Det är dessa som kan berätta för oss vad de har upplevt i den närmaste tiden. **Var och en uppmanas att hjälpa Besättningen att få ytterligare – och yngre – Gastar att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.**

Glöm inte nästa års Tall Ships' Race med Halmstad som målhamn 5 – 8 augusti. Vill Du komma nära de deltagande cirka 100 segelfartygen, kan Du anmäla Ditt intresse till Kjell Jönsson med e-postadress [kjellgudd@gmail.com](mailto:kjellgudd@gmail.com)

Rydbergsgastarnas Befäl (Styrelsen) och Backlagen efterlyser intresserade Gastar som kan engagera sig i verksamheten och ledningen. *Kontakta gärna Sverker Westin, Kjell Smitterberg eller Anders Lambert och anmäl Ditt intresse.*

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

*Sten Gattberg*

## OSTKUSTENS BACKLAG

Den utlovade resan till Åbo och besök på deras sjöfartsmuseum blev inställd på grund av att museet var stängt för säsongen och utbildning av personalen.

I stället så samlades vi den 4 oktober på *Shamrock* vid Östra Brobänken på Skeppsholmen. Ett 20 tal gästare deltog.

Efter Lasses som vanligt goda middag fick vi en mycket trevlig information av Leif Franzén som avslutade anförandet med en trevlig film.

En trevlig träff i en Marin miljö som väckte minnen till liv.

Nästa träff blir den 15 november.

*Backlagsförman Pelle Brandt*

## VERNISSAGE

Den 29 september hade Jonny Ekdahl vernissage på Sjöfartsmuseet i Malmö. Vernissagen invigdes av chefen för Malmös museer Göran Larsson. Därefter berättade Jonny Ekdahl på ett humoristiskt sätt om hur han fått kraft till och glädje av att skapa alla sina sjömanskonsthantverk. Under 45 år har det blivit cirka 9000 st unika alster. De är utförda i rostfritt stål, fartygsstål och trä omslagna med valknopar. Han säljer inga alster. Kungen, Drottningen, Landshövdingar, Biskopar, Ambasadörer, Amiraler, Sjömanskyrkor samt många andra personer och organisationer har fått hans sjömanskonsthantverk. I Malmö finns cirka 1000 st av dem på förskolor och i privata hem. Genom julklappsutdelning under många år till samtliga studenter på World Maritime University i Malmö finns de i över 100 länder. Under vernissagen fick Jonny minnespresenter från föreningarna Flottans

Män, Kryssarklubben, Besättningen Rydbergsgastarna, Sjömansgårdens Pensionärsklubb samt WMU.



Från Besättningen Rydbergsgastarna fick han en blomsterbukett som överlämnades av Conny Wallin. Sjöfartsmuseet bjöd deltagarna på kaffe och bullar. Innan vernissagen avslutades fick samtliga 46 deltagare en minnespresent av Jonny, en sjömansljusstake.

*Anna Kuylenstierna, FM Malmö*

## SKEPPSHOLMSDAGEN

För tionde gången genomfördes Skeppsholmsdagen den 12 september av alla med verksamhet på Skepps- och Kastellholmarna för att visa den mångfald kultur som finns där. 16 000 besökare. Kulturfartygen med seglande skutor, ångdrivna fartyg m.fl. skulle i år visa upp sig i farvattnen kring holmarna. Det blev inte så många utöver *Frithiof* och *Constantia*. Hakon Malmborg gjorde en stor insats när han på kolkajen via högtalare berättade om fartyg som passerade förbi.

## STORMVÅGEN

### *En dramatisk sjöresa i juletid*

Av Anders Lennvi

Motorfartyget *Delta* stävade försiktigt in i fjorden. Det omgivande landskapet med höga bergsplatåer och branta sidor verkade ödsligt övergivna. Inte ett hus eller en levande varelse syntes från fartyget. Helst sakta rundades den höga udden, som markerar inloppet till Campbeltown Bay. Det ballastade fartyget flöt högt på vattnet och såg därför betydligt större ut än vad det i själva verket var.

Lotsen, en äldre civilklädd man med vit uniformsmössa, kom ombord från en liten fiskebåt. Lätt vacklande efter ansträngningen och med matrosens bistånd tog han sig uppför lejdarna till bryggan där jag tog emot honom. Efter sedvanliga artighetsfraser gav Mr Hamilton order om västlig kurs och halv fart framåt samtidigt som han förklarade att vi var det första handelsfartyget som besökte denna plats på flera år. Efter en stund föreslog jag att vi nog borde sakta ned eftersom vi närmade oss hamnpirarna snabbt. "Yes, Mr Captain", – jag skulle just föreslå det! Jag förstod nu att lotsen inte var särskilt rutinerad. Däcksfolket framme på backen stod klara med fendrar, trossar och kastlinor.

Den grova trossen för spring var redan ute ur klyset och båtmännen på kajen tog emot kastlinan, som snabbt halades in med trossens öga som lades över en grov järnpollare på pirnocken. Samspelet mellan brygga och back var perfekt och det behövdes inte många order förrän den grova trossen skränsade mot pollarna i akterkant av backen. Fartyget girade nu för helt sakta fram i maskin 90° innan order gavs att slacka på springet så vi kunde manövrera in fartyget mellan pirarna. P.g.a. otillräckligt vattendjup kunde vi bara förtöja 2/3 av fartygets längd utefter kajen. Mr Hamilton erkände urskuldande att han inte gjort så stor nytta och tillade att det inte förekom några lotsningar över huvud taget nu för tiden. Därför hade han känt sig både smickrad och glad över att av agenten fått detta uppdrag, då *Delta* var det största fartyg som någonsin besökt Campbeltown.

Ute på däck höll manskapet på att göra klart för intagande av lasten – en jättestor tir av props som legat flera år på kajen i väntan på skeppning. Rederiet hade ingen agent på platsen varför jag själv fick sköta alla formaliteter med myndigheter och lastägare. Efter ett samtal till befraktaren i Inverness erhöles besked att två kranbilar var på väg men att de inte skulle vara framme förrän tidigt på morgonen nästa dag. Man kunde därför ta det lugnt och passa på att vila inför det kommande dygnet. Det var nu kvällsmat och alla skaffade i

samma mäss, såsom den nya tidens minimibesättning på moderna fartyg. Befålet vid ett bord och manskapet vid ett annat.

Senare på kvällen tog jag en kort promenad på kajen och inspekterade lasten. Massaveden bestod av stora buntar i tremeterslängder med en vikt om ca 5 ton/bunt. De var avsiktligt löst surrade, för att lättare kunna flyta ut och på så vis bättre fylla ut kubiken. Jag kände stor oro över denna last. Fartyget var ju inget renodlat bulkfartyg utan ett styckegods-fartyg med mellandäck. Jag förstod att det skulle bli svårt att få in dessa buntar under mellandäck utan truckar, vilket inte fanns på platsen. Tankarna på den förestående resan gjorde sig alltmer påmind. Jag borde inte ha tagit jobbet som befälhavare på den här skorven, men eftersom jag varit arbetslös en längre period hade jag inget annat val.

### *Lastning*

Följande morgon, den 20 december, började lastningen. Mobilkranarna hade anlänt under natten. Klockan 0600 bröts tystnaden av de häftiga dunsarna mot lastrumsdurken när de tunga slingen landade där. Det var en halv timme kvar till normal purring men alla ombord vaknade av oväsendet. Stuveriet räknade med att lastningen skulle vara klar under dagen om allt gick som man tänkt sig. Vid sjutiden törnade manskapet till och under ledning av styrmännen började man med att dra fram de grova kättingar som skulle utgöra surringar för däckslasten. Att få fram en truck som kunde fösa in massaveden under mellandäcken var inte möjligt, den närmaste trucken fanns i Glasgow – ett landsvägsavstånd på över 20 mil! All last måste med – det var rederiets order. Jag visste att om jag vägrade detta så skulle det inte dröja länge efter hemkomsten, innan jag åter blev arbetslös.

Fartyget hade två mätbrev och f.n. gick vi som "open shelterdäckare" – men om alla tomma bunkertankar och ballasttankar fylldes, så skulle man kunna klassas såsom "closed"! Detta var enda chansen att ta med allt av den genomsura massaveden. Trots detta var det tveksamt om vi kunde uppnå tillräcklig stabilitet. Tillsammans med överstyrman räknades och dividerades om erforderlig stabilitet skulle kunna uppnås med tillgängliga ballastutrymmen. Det var dock omöjligt att med full säkerhet beräkna detta, innan lasten var intagen och surrad. Speciellt nu när det åter var ebb och fartyget låg i mudden.

Under eftermiddagen var all last i rummen intagen och luckorna lades på samt skalkades väl. Stöttorna för däckslasten var i huvudsak fastgjorda och de första slingen på plats ovanpå ettans lucka förut. Eftersom tillgängligheten på däck var betydligt bättre än nere i rummen kom det för ovanlighetens skull att bli mer last ovanpå luckorna än i last-

rummen. Ett minst sagt dåligt läge ur stabilitets-synpunkt!

Vid 22-tiden var all last intagen och surrad. Högvatten skulle dock inte inträffa förrän vid halvtretiden på natten och vi beräknade att fartyget skulle vara flott runt klockan två. Nu var det bara att vänta.

Den höga däckslasten var väl surrad i höjd med underkant på bryggan akterut, för att plana ut någonting föröver. De grova kättingarna var väl spända med björnar, men eftersom det lösa timret kunde slacka upp under resan fick vi vara beredda på att efterspanna dem efter hand.

### **Avgång**

Ingen lots var beställd, eftersom det var enkelt att avgå och inte heller några båtmän. Det tungt lastade fartyget måste komma iväg så fort det var flott vilket endast varade högst en timme. Med ett GM på ca 30 cm var stabiliteten relativt god, men kunde snabbt förändras ofördelaktigt om minsta förskjutning av lasten skulle uppstå. Alla ombord törnade in för några timmars vila innan den nattliga avgången skulle äga rum.

Jag tog en sista runda på kajen i det dunkla ljuset från lyktstolparna. Jag mötte där en ensam nattvandrande, som jag talat med föregående kväll. Det var en nu pensionerad sjökaptan som kommenterade den höga däckslasten. "Are you going to sea with that ship tonight?" medan han ruskade på huvudet! Jag förstod dennes oro men höll god min och svarade att "her stability is quite good". Jag ville inte ge mig in i dispyt med denna gentleman, eftersom jag själv var lite orolig för om beräkningarna höll. Jag hade inget annat val och var normalt inte någon som tog okalkylerade chanser. Men jag kände oro inför denna resa. Därför var det svårt att somna och få den vila jag så väl behövde. Väderleksrapporten hade varslat "gale warning WSW" och tillsammans med styrmännen hade jag haft överläggningar om att eventuellt välja rutten inomskärs Hebriderna.

Den till vakten avdelade lättmatrosen purrade samtliga i god tid inför avgången. Allt var klart och vädret såg lovande ut. En klar natt med svag bris i hamnen.

På bryggan hördes motorn brumma igång och chieften nere i maskinrummet justerade varvtalet medan motorn kördes varm. Styrmännen och däcksmanskapet var klara att törna till och den väntade ordern "Stand by för och akter" hördes i högtalaren. Snart var alla på plats. "Lägg av allt!" Poopens akterförtöjningar var först ombord och 2:e styrman meddelade i högtalaren "allt klart akterut!" En stund senare kom beskedet från backen – "klart förut!"

Nästan samtidigt drog jag i spakarna för varvtal och Kamewans stigning. Propellerbladens grepp i vattnet hårdnade då varvtalet och stigningen ökades. MS *Delta* tungt lastad rörde sig sakta akteröver ut mot fjorden. När kajen lämnats skrevs in i skeppsdagboken "Avgång 02<sup>00</sup>". Det var nu den 22 december och jag tänkte för mig själv att - om man hade tur skulle vi kanske kunna komma till Varberg innan julhelgen var till ända?

Backmanövern pågick under några minuter tills vi var gott ute på fjorden. Fartyget hade genom den högergångade propellern nu vridit sig så att det befann sig med stäven på den kurs vi skulle ha för att säkert gå klar udden mot Island Davaar, den lilla ön vid inloppet till Campbelltown Bay. Med ökat varvtal och full stigning på propellern ökade farten långsamt mot full fart.

Styrmännen och däcksfolket gjorde sjöklart med trossar och wires. Jag gjorde klart för automatstyrningen i god tid innan 2:e styrman och utkiken kom upp och löste av mig. Överstyrman och övrigt däcksmanskap törnade in på frivakt. Sjörutinerna satt i ryggmärgen och ifrågasattes icke. Allt gick enligt väl invanda rutiner.

### **Bland Hebridernas öar och sund**

När 2:e styrman kom upp informerades han om att varsko när vi närmade oss The Sound of Jura. Därefter önskade jag styrman "god vakt" och gick ned till min hytt. Först nu kände jag mig lugn för att kunna koppla av riktigt. Jag litade fullt ut på mina styrmän i fråga om navigationen i dessa av tidvattenströmmar fruktade farvatten. Därför var det inte svårt att äntligen få några timmars välförtjänt sömn. Skeppets mjuka rörelser och motorns rytmiska tempo var som ljuv musik och snart sov jag i min tvärskeppskoj djupt.

Vid åtta glas 04<sup>00</sup> var Mull of Kintyre tvärs och överstyrman satte Kög upp mot Jura Sound. Sjöhävningen ändrade nu karaktär och den medgående tidvattenströmmen som mötte den NW-liga kulingen medförde en häftigt överbrytande sjö och slingring. Det tungt lastade fartyget rörde sig mjukt, men den överbrytande sjön medförde att däckslasten nu blev ännu blötare. Det var inte bra för stabiliteten!

De överbrytande sjöarna rök över däckslasten i skumkaskader och formligen dränkte in stockarna för varje gång fartyget gjorde en störtdykning i den grova sjön, som rullade in från Atlanten strax utanför.

MS *Delta* var byggd för dessa stormiga farvatten och hade därför mycket höga trösklar under dörarna till inredningen i däckshuset. Överstyrman fann det ändå angeläget att sända ned vakthavande matros för att stänga och skalka "stormportarna" i lovart om babord. Fartygets långsamma rullningar

medförde att lovertssjön bröt oroväckande in över relingen mot däckshuset. Trots den starka medströmmen saktades farten ned för att om möjligt dämpa brottsjöarnas raseri.

Mörkret, vågornas raseri, det krängande fartyget och månens glimtar mellan molntrasorna i skyn samt det periodvis upplysta scenariot från den nyss passerade starka fyren, medförde en stämning som vida skulle överglänsa något av konstnären Marcus Larssons motiv. Skillnaden var att detta var verklighet – en mardröm – som sjömän ofta befinner sig i!

Farten var nu 10 knop över grund men bara sju knop genom vattnet, således var strömmen tre knop med. Vid 07-tiden lugnade det ner sig något då vi kom i lä av den stora ön Islay. Det var tid att purra den pågående vakten och även mig. Purr-

ningsanläggningen var så konstruerad, att när väckningssignalen ljud i respektive hytt vederbörande måste stiga upp för att trycka på resetknappen! Normalt purrades 20 minuter före vaktavlösning, men i samband med måltider något tidigare så att man fick tid att klä sig och äta innan man avlöste på respektive tjänstgöring ombord.

Befälhavaren utgjorde inget undantag. På den här sortens fartyg, som tillhörde traditionella partredier, var det fullt vedertaget att också han gick vakt. Jag hade således 8-12-vakten.

Det var några grader under fryspunkten i havet vilket medförde att de överbrytande sjöarna som blött ner däckslasten nu började frysa till mindre istappar. Ett illavarslande fenomen, som endast ett mildare väder kunde stoppa.



*Ms Delta, ex Margareta. Byggt i Bremen 1968. 1221 brutto, 2041 ton dödvikt. Illustration av författaren.*

Jag hade vaknat själv efter att sjöhävningen upphörde när fartyget kommit i lä av Islay. Såsom var beräknat hade vi kommit till Sound of Jura då slackvatten inträffade och det var tid för mig att lösa av överstyrman på bryggan.

Hebridernas farvatten är både skrämmande och fascinerande med sina höglänta öar. Deras branta sidor påminner om terrassliknande avsatser mot djupa fjordar där starka tidvattenströmmar tilltar i styrka och gör navigeringen till ett konststycke. Det krävs lång erfarenhet för att med kalkylerade risker ta dessa genvägar. MS *Deltas* förhållandevis svaga motorstyrka gjorde att man måste passera dessa sund under den korta tid då tidvattenströmmarna vänder. Slackvattnet varar högst en timma och det är minst lika farligt att ha strömmen med sig som att ha den emot!

Så fort vaktavlösningen var avklarad skickade jag ner ett par matrosor för att i det lugna vattnet passa på att tajta upp surringarna för däckslasten, som under natten slackat upp under rullningen.

Överstyrman fick bara gå ned i mässen för att äta frukost, medan jag själv styrde med joystick in i Jura Sound. Det hade nu börjat ljusna. Med specialen framför mig anträdde nu det fruktade sundet, som det gällde att hålla sig mitt i. Redan efter tio minuter återkom överstyrman till bryggan för att assistera sin befälhavare i det smala sundet. Det smalaste stället är knappt tre kabellängder – ca 540 meter – visserligen gott om plats för ett fartyg av *Deltas* storlek, men oberäkneliga vind- och strömförhållanden kunde göra passagen mycket riskabel. Chieften var under denna passage stand by i maskinrummet, beredd på allt som skulle kunna hända. På det smala stället hördes den lokale färjebefälhavarens ”Bon voyage” – ett vänligt uppmuntande inslag.

Fyren Carraig Mòrs udde passerades tätt om babord och rätt förut kunde Islays norra udde skönjas med fyren Rubh’ a’ Mhile. Den värsta passagen var nu avklarad och jag lät överstyrman nocka av för att gå på frivakt. Under den dryga timme passagen tagit hade däcksfolket hunnit tajta åt alla

surrningarna så mycket man kunnat. Jura Island om styrbord visade sig bestå av ett böljande slättlandskap med inslag av de mest ogästvänliga klippformationer. Där hade den skotske författaren George Orwell suttit och skrivit sin berömda roman "1984", en för den tiden skrämmande framtidsutsikt, som dessbättre icke blev verklighet!

En hastig titt i tidvattentabellen och strömberäkningar gav upplysning om att en begynnande svag motström kunde förväntas när fartyget passerat sundet. Deccakedjorna var inte att lita på i dessa farvatten, så det enda säkra navigationshjälpmedlet var radarn, som användes flitigt.

Med den förhållandevis låga lilla ön Colonsay om babord var sundet nu definitivt akterut och den nya kursen hölls mot Firth of Lorne – den fjord som ligger strax utanför Loch Linne där Caledonian Canal mynnar ut på västkusten vid Fort William. Tyvärr var *Delta* många gånger för stor för att kunna passera denna kanal, varför kurssättningen ställdes mot Sound of Mull. Det var nu ljusan dag och vi räknade med att vara vid den SO-liga mynningen vid middagstid. Tyvärr måste man räkna med en ganska stark motström under denna passage. Därför hade chiefen varskotts om att han måste vara beredd att ge huvudmaskinen så mycket den tålde för att kunna passera säkert. I dessa farvatten finns inga marginaler. Minsta fel kan få ödesdigra konsekvenser.

Passagen av sundet krävde, under dessa omständigheter, att en van rorgångare styrde. I dessa starka strömmar kunde man inte lita på att automatstyrningen fungerade i alla situationer. Den äldsta matrosen hade därför kallats upp från sin frivakt för att ta hand om styrningen genom Sound of Mull.

Med assistans av 2:e styrman som rapporterade från radarn navigerade jag fartyget genom de starka strömvirvlarna med full kraft på maskinen. Ändå blev farten knappt hälften mot vad den skulle ha varit i slackvatten. Skönheten i landskapet på båda sidor kunde man inte njuta av. Här gällde att komma igenom utan minsta misstag. Vi närmade oss nu Tobermory – ett litet samhälle på Mull där sjökortet utvisade några förrädiska grund. Dessa nödgades man passera ganska nära samtidigt som farleden krökte. Ett stort riskmoment med fara för att komma på tvären i strömmen, vilket i så fall skulle få ödesdigra konsekvenser. Vid passagen stod maskintelegrafan på normal "full speed" – men av erfarenhet visste jag att chiefen kunde ge ytterligare några hack. Ett telefonsamtal till maskinrummet om att nu gäller det att ge järnet resulterade i att maskineriets vibrationer ändrade karaktär och jag upplevde det som om hela fartyget kved av smärta för den kraftansträngning som hon sattes på prov inför. Babordsgiren måste gå försiktigt

med liten rodervinkel för att fartyget inte skulle kränga över för mycket åt styrbord. Denna gir måste ända utföras relativt snabbt. Dessa helt motstridiga förutsättningar för manövern krävde lång erfarenhet av navigation i Hebridernas riskabla skärgård.

Efter att ha girat 10° åt gången och ytterligare några grader lyckades vi hålla skeppet utan större krängning och på så vis hålla oss mot strömmen hela tiden. Den tilltagande vinden gav sig nu till känna sedan vi kommit ur lä från Mull och styrde mot den lilla ön Coll. Vi var nu på väg västerut mindre än en distansminut från den klippiga kusten på Ardnamurchan och skulle snart åter gira åt styrbord. Det var en stor chansning vi tog genom valet av färdled, men valet medgav inget alternativ om vi skulle hinna hem till julhelgen. Den strax därpå följande styrbordsgiren gjordes med gott om vatten, men med kulingen på babords låring blev den ändå svår med hänsyn till att fartyget visat tendenser till att större vekhet. Den genomsura däckslasten hade förvärrat stabiliteten så att GM sannolikt var betydligt under 30 cm. Hur mycket var omöjligt att förvissa sig om!

Precis vid vaktavlösningen passerades fyren Point of Ardnamurchan och det kritiska läget var nu avklarat för tillfället. Allt återgick till normala skeppsrutiner. Överstyrman hade törnat till och jag hade lämnat över den nya kursen mot Sound of Sleat innanför Eigg, som skulle passeras tätt om babord. Denna sista svåra passage beräknades ske under natten och om man hade tur så skulle det vara huvudsakligen slackvatten. Automatstyrningen var åter tillslagen och rorgångaren intörnad.

Efter att ha kommit ner i daghytten slog jag mig ned i en av fåtöljerna vid bordet. Den sista passagen var en av de mest nervösa jag upplevt och jag hoppades bara att ingen annan upptäckt hur rädd jag var i det smala sundet. Viloläget i fåtöljen kändes skön och pulsen började återta sin normala rytm. Det hade blivit litet av rutin under åren, att ta vara på några minuter då och då för total avkoppling. Fartygets rörelser var nu med vinden akterifrån mer regelbundna och ingav en känsla av trygghet. Jag somnade djupt in sittande med kläderna på.

Jag sov djupt i min fåtölj, men kände undermedvetet att det snart var dags att överta kommandot på bryggan. Några ilska signaler ljöd från purringsklockan. Jag vaknade motvilligt, reste mig upp och kvitterade sömnigt larmet. Kastade ett öga ut genom ett fönster och konstaterade att det redan mörknat ute. Fyren Mallaig passerades just tvärs om styrbord. Vi var på väg in i fjorden Sound of Sleat.

Den svaga medströmmen höll på att plana ut i slackvatten. Det gällde att nu skynda på så att vi skulle hinna igenom sundet innan vattnet vände emot. Inne på det smalaste stället vid Kyle Akin för färjorna mellan fastlandet och Island of Skye och de hade normalt företräde enligt den lokala förordningen.

*Deltas* rörelser stabiliserades och allt var nu lugnt ombord. Till en början var sundet ganska brett, men efter hand smalnade det till endast ett par hundra meter.

Mörkret hade nu blivit kompakt och de glest befolkade stränderna gav inget ljus från boningar. Jag hade varit uppe på bryggan sedan sundet angjordes. Överstyrmans halva vakt var nu passerad. Han stod själv till rors, medan rorgångaren var nere i mässen och skaffade. Kockstuverten hade burit upp middagen till oss båda och man tog sig en tugga då och då medan vi navigerade oss igenom den smalaste passagen. Radarn var det enda tillförlitliga navigations-hjälpmiddel. Den var inställd på en milsskalan som gav en tydlig bild av den närmaste omgivningen. Vi hade så när kommit igenom den smalaste passagen då utkiken på backen rapporterade om ett mötande fartyg. Först efter en stund upptäcktes detta på radarn p.g.a. skalans inställning. *Deltas* fart var nu 10 knop genom vattnet, men det mötande fartygets betydligt högre. Förklaringen kom efter en stund då vi passerade varandra med minsta möjliga marginal. Det var ett brittiskt örlogsfartyg – typ kustjagare. Över VHF-radion utväxlades de internationella signalerna och jag fick förklara varför jag valt att gå den inre vägen. Vakthavande officer gav oss den senaste väderleksprognosen: strong gale could be expected from west – vilket vi redan visste. Slutligen önskade örlogsmannen ”Bon voyage!” Det hela var över på några minuter.

Den smalaste passagen var nu avklarad och med en försiktig babordsgir för vi nu in i Loch Alsh som erbjöd betydligt större manöverutrymme. Färjetrafiken var vid denna tid på dygnet inte lika intensiv som under dagtid. Automatstyrningen kopplades åter in och överstyrman kunde i lugn och ro äta färdigt sin middag. Även jag åt upp, samtidigt som jag tog kontakt med färjeläget på båda sidorna. Det var nu en sällsynthet att något större fartyg valde att gå ”the inshore zone”. Därför var de båda färjebefälhavarna tillmötesgående med att släppa förbi *Delta*, innan man avgick från respektive sidor.

Utkiken på backen varskoddes om att kontrollera klyshättorna under ankarspelet innan han lämnade sin post där framme. Det var överhängande risk för överspolning när vi inom kort skulle ut i The North Minch – det breda sundet mellan ön Lewis och det skotska fastlandets NW-del.

Passagen förbi färjelägena gick utan problem och när vi kom ut i The Inner Sound överlämnade jag åter hela ansvaret till överstyrman. Jag återvände till min hytt för att få någon timmas vila. Under tiden tänkte jag på min tid i Transatlantic där befälhavaren aldrig behövde gå några sjövakter. Ej heller sköta radiostationen och allt skrivarbete som telegrafisten utförde. Jag kände att jag inte längre var någon ungdom. Jag sträckte ut mig på ”Skärhamnssoffan” med kläderna på!

Det var stående order till styrmännen att sätta av positionen och notera bäring och avstånd i loggboken. Mycket viktigt som bevismaterial om en olycka skulle inträffa. En rutin som de yngre hade svårt att se som meningsfull. Utkiken varskodde att det nu var tid för purring av den pågående vakten, medan han satte på kaffet till dem som skulle lösa av. Styrmannen skötte purringsanläggningen på instrumentpanelen, men det var ovanligt svårt att få befälhavaren att svara eller kvittera signalen. Jag hade försjunkit i en mycket djup sömn efter den senaste tidens stora psykiska påfrestning som det innebar att gå denna väg. Jag sov så tungt att överstyrman fick sända ner utkiken för att ruska liv i mig.

– ”Kapten”, ropade lättmatrosen samtidigt som han gick in i daghytten och ruskade lätt i sin sovande befälhavare. Yrvaket tittade jag upp, litet frånvarande. ”Har jag försovit mig?” ”Nej – men eftersom styrman inte fick något svar så skickade han ner mig för att väcka kapten”. Därefter återvände lättmatrosen upp till sin post på bryggan.

Jag var snabbt på benen, tittade hastigt ut genom ventilfönstret och konstaterade snabbt att vi nu var på väg ut i North Minch. Sjöhävningen var måttlig och risken för överspolning liten här inne.

Väl uppe på bryggan löste jag av överstyrman precis 20<sup>00</sup> och lät mig det nykokta kaffet väl smaka, medan styrman skrev in kurs och bäring i loggboken. Sjörutinerna brukar inte medföra några längre konversationer vid vaktombyten.

Vi hade just passerat den nordliga fyren på Rona. För att i möjligaste mån komma i lä av den stora ön Lewis ändrade jag kursen mot Kebock Head. Det var nästan rakt emot den tilltagande kulingen. Fartygets sättningar ökade något men ännu var den överbrytande sjön måttlig. De höga öarna i yttre Hebriderna medförde att det inte hann bli så grov sjö i detta område.

Den tungt lastade *Delta* tog sjöarna på ett föredömligt sätt tack vare de starkt utslagna bogarna. Tidvattenströmmen var här ute måttlig och i stort sett försumbar. Farten var nu normal d.v.s. 10 knop och vid 22<sup>30</sup> var det dags att ändra kursen till Kög 035°. Ölandet gav nu ordentligt lä för både vind och sjö. En svag medström påverkade framfarten

positivt och vid midnatt hade vi redan Tiumpan Hd tvärs.

### **I rum sjö**

När 2:e styrman förfångade vakten varskodde jag honom att hålla väl ut från Cape Wrath innan han ändrade kurs mot Pentland Firth. Äntligen kunde jag se fram emot en hel natts vila.

MS *Deltas* framfart avtog mer och mer allt eftersom vi fjärmade oss från det läande Lewis. Nattens mörker var kompakt och de svaga ljusen från land fördunklades allt mer. Vinden, som var av kulingstyrka men den sista tiden förhindrad att påverka fartyget, tilltog oroväckande allt eftersom vi kom ut i rum sjö. Den kom nu mer från NW och ökade snabbt i styrka till 12 Beaufort, vilket betydde fullt utvecklad storm.

Det tungt lastade fartyget slingrade oroväckande långsamt medan det for fram genom överbrytande skumkaskader på däckslasten föröver. Det kalla havsvattnet frös snabbt på 1:a luckans däckslast, vilket förvärrade stabilitetsläget ytterligare.

2:e styrman kollade läget med alla till buds stående medel. Han och utkiken var de enda som var vakna ombord. Det obemannade maskinrummet skötte sig självt med all automatik, som ersatte manuell kontroll.

*Deltas* fart hade reducerats genom den svåra stormen och den grova sjön. Inget annat skepp syntes till denna natt den 23 december. Ett sporadiskt månsken glimtade fram då och då och avslöjade spöklikt slitna molntrasor som jagade fram över himlavalvet. Den överbrytande sjön vräkte mot bryggans utåt snedvinklade rutor. Vi hade fått infravärme installerad vilket gjorde att det inte frös till is på rutorna.

Utkiken stod stand by vid windscreen, även kallad "Skärhamnsradar" – en spöklik stämning rådde på den kalla bryggan. Automatstyrningen fungerade tillfredsställande och styrman kollade tidvis roderlägets vinkel.

Plötsligt bröts tystnaden av ett ilsket ljud från den automatiska vaktmottagaren. "Securité, Securité, Securité, All ships, All ships" hördes då med det illavarslande anropet till alla fartyg i brittiska farvatten. En oroväckande väderleksrapport lästes upp, just för det farvatten som vi nu befann oss i.

Under den senaste timman hade barometern fallit kraftigt och på radarskärmen, som nu var inställd på 24-milsskalan syntes hur regnbyar närmade sig. Fartygets rörelser blev allt tyngre och långsammare så att rullningsfrekvensen medförde brott i lovart. Av denna anledning ansåg styrman att det var bäst att varsko sin befälhavare. Han förstod att så här skulle fartyget inte bete sig, men han ansåg det var

kaptens uppgift att ta ställning till vilka åtgärder som skulle vidtas.

Den ilska purringssignalen ljöd länge innan jag vaknade och kunde resa mig upp för att kvittera. Yrvaket kastade jag en hastig blick ut genom hyttventilen och förstod med ens att av den förväntade nattsömnen skulle det inte bli något av. Fartygets rörelser kändes främmande.

### **Brandlarm**

Medan jag klädde mig med varma kläder hördes plötsligt brandlarmet ljuda med sin ilska ton. Samtidigt utlöstes maskinlarmet på panelen uppe på bryggan. Båda med öronbedövande ljud.

Alla ombord vaknade samtidigt. De visste med ens vad det gällde. Detta hade vi övat på otaliga gånger, men nu gällde det verklighet! Yrvaket störtade man ur sina hytter med allvarligt sammanbitna miner, undrande vad som hänt.

Chiefen, som också hade larmet i sin hytt, sov med kläderna på och var på några ögonblick nere i maskinrummet. Motormannen som hade stand by likaså. Där nere var det en tjock grå oljerök som medförde att båda fick ta på sig gasmasker innan de kunde fortsätta sökandet efter eldhärden. På gretingen innanför maskinrumsdörren fanns det rökdykareutrustning för två personer och båda hjälptes åt att ta på sig dessa tuber med tillhörande masker.

Jag var snabbt uppe på bryggan och slog ifrån automatstyrningen och satte utkiken till rors för att styra upp emot vind och sjö. 2:e styrman tog hand om den övriga besättningen, som samlades på båtdäcket, klara att inta sina tilldelade stationer.

Nödbelysningen hade automatiskt kopplats till när larmet löste ut. Förbindelsen med maskinrummet via talrör och ordinarie telefon var intakt, men nere i maskinrummet sökte maskinchefen och motorman febrilt efter orsaken till den kraftiga röken. Uppe på båtdäck kände de församlade den kväljande röken som vällde ut från fläktrummet.

Från maskinrummet fick jag beskedet att huvudmotorn måste stoppas, då man befarade att ett bränslerör hade brutit. Någon direkt eldhärd hade man dock ännu inte funnit.

Efter att huvudmotorn stoppats stävade fartyget av den egna massan drivande framåt, medan den stillastående propellern gradvis bromsade upp framfarten. Utan framfart ingen styrförmåga, och snart kastades fartyget tvärs de väldiga atlantsjöarna, redlöst drivande vind för våg. Det blev kusligt tyst ombord med endast en hjälpmaskins knarrande ljud som ackompanjerades av brottsjöarnas raseri.

En kuslig stämning spred sig ombord. Manskäpet som inte tjänstgjorde samlades uppe på båtdäck, i



väntan på order om att livbåten skulle sjösättas. Alla var på det klara med situationens allvar.

Fartyget hade nu kommit ur kurs och låg långs med sjön, som oavbrutet bröt mot babordssidan. Hjälpmotorns knattrande ljud i skorstenstoppen hördes något överkligt i förhållande till stormens och elementens raseri. Flocken av män tryckte i lä på båtdäcket och höll sig fast i ledstången till maskinkappen. Den tilltagande rullningen i oroande låg frekvens var skrämmande – speciellt när man hade hela skeppet i en vågdal.

Nere i maskinrummet trevade sig chiefen och motormannen försiktigt omkring på gretingen och letade efter källan till den starka rökutvecklingen. Det hade konstaterats att röken kom från någonstans i mitten av huvudmotorn och det var motorman som först upptäckte orsaken. Det kom droppande smörjolja från gretingen ovanför. Dessa droppar landade på det heta avgasröret som trots den kraftiga isoleringen ändå var mycket varmt. Oljeläckan berodde på att motormannen kvällen innan hade öppnat kåporna för att förvissa sig om att det kom tillräckligt med smörjolja till vipparmarna på toppen. Chiefen som också förstod vad som hänt tog sig ned till manöverdurken och ringde upp till bryggan med förklaringen. Det gällde nu att omedelbart stoppa oljetillförseln så att en ännu värre situation inte skulle inträffa. Samtidigt var motormannen snabbt uppe på toppgretingen och började mödosamt skruva fast kåporna på ventiltopparna. Ett påfrestande arbete under de rådande omständigheterna!

### **Stormvågen**

Däcksmanskapet och kockstuverten tryckte fortfarande i lä på båtdäcket medan stormen tjöt och det börjat regna – eller var det sjörök? Jag och överstyrman stod på bryggvingen och avvaktade den fortsatta utvecklingen. Vi väntade på klartecken från maskinrummet om när huvudmotorn åter kunde startas, så att styrförmågan kunde återtas. Båda kastade samtidigt ett öga ut genom styrhyttsdörren i lovart. Det såg ut som en månstrimma höll på att bryta sig igenom de kompakta molnmassorna i nattmörkret?

Vi båda stirrade förfärade på naturfenomenet! Det var inget ljus från månen – det var ett enormt analkande sjöberg. En våg – ett vågberg som ingen av oss skådat tidigare!

Fartyget kom på ett ögonblick att ligga horisontellt i sjön – men c:a 45° mot horisontalplanet!

Jag vrålade allt jag förmådde ut till manskapet på båtdäck – ”Håll i er! – innan jag tog betäckning innanför skottet.

Den vitfragade toppen av vågberget närmade sig med våldsamt fart och när den bröt över skeppet

dränktes allt i ett skummande inferno. Det var som om man befann sig i en ”gräddvisp” eller ett vattenfall av oanade dimensioner. Som tur var var alla skylight väl skalkade för kylan, men det var samtidigt anledningen till att sjöberget inte förmådde tränga in och dränka hela maskinrummet. När den stora stormvågen träffade fartygssidan med våldsam kraft for alla i styrhytten ned i ena hörnet.

Mödosamt kravlade jag mig upp emot bryggpanelen för att få en utblick över fartygets fördäck. Däcksljuset i förmasten fungerade och en förödelsens styggelse utbredde sig på 1:ans lucka.

Det hela var över på mindre än en halv minut – och när sjöberget rullade vidare åt lä konstaterades att *Delta* nu hade fått 45° slagsida åt styrbord. Den korta fasansfulla stunden då vågberget dränkte hela skeppet kändes som en evighet.

Med ens bröt månskenet igenom de stormtrasiga skyarna och det blev möjligt att få en överblick av förödelserna. Marelden medförde att allt ombord för några ögonblick blev självlysande.

Orkanens tjut blandades med sjöarnas fräsande vrål. Darrande som i en skakmaskin reste sig *Delta* sakta ur havets fräsande skum, med lasten på 1:ans lucka till hälften hängande i sina surringar ut över styrbordssidan. Slagsidan fick till följd att hela styrbords väderdäck med räckverket låg i marvatten. Detta gjorde att fartyget nu rörde sig om möjligt ännu mer otypligt än tidigare och ispansaret på däckslasten var totalt bortspolat. Det var som om ett klimax av inferno hade brutit ut. Männen på båtdäcket hade slagit gölingen från livbåten omkring sig och surrat fast sig mellan en lufttrumma och skottet utefter maskinskylligheten. Alla var genomdränkta, men vid liv. På bryggan och i navigationshytten var förödelserna totala. Allt löst var på drift.

I maskinrummet höll chiefen och motormannen på med att som bäst montera fast kåporna på vipparmarna, när det enorma sjöberget sänkar höll på att kantra hela fartyget. Man hade nog så svårt för att både arbeta och hålla sig fast redan innan haveriet. Då *Delta* hastigt krängde över åt styrbord for båda baklänges in i räckverket på sidan av motortoppen och fick fatt i var sin stötta. De trodde att deras sista stund var kommen, men då hjälpmotorn fortfarande arbetade och ljuset fungerade förstod de att man fortfarande flöt i någorlunda upprätt läge. Slagsidan medförde att det blev mycket svårt att ta sig ned på maskindurken, som nu var översköld av allsköns bråte och gammal spillolja från huvudmotorns tråg. Det var som att försöka ta sig fram i en såpad uppforsbacke för att nå telefonen. Chiefen kunde dock ringa upp till bryggan och meddela att allt nu var klart för att på nytt starta huvudmotorn, som ännu inte hunnit kallna.

Då motorn åter startade, hade klockan hunnit bli sex på morgonen den 23 december. När motorn gick igång, kände alla ombord det som en befrielse, efter att ha upplevt situationen som om man satt fast i dödens käftar.

### ***Situationen under kontroll***

Mödosamt försökte vi båda på bryggan röja upp det nödvändigaste för den fortsatta resa. Genom slagsidan blev det nu ett besvärligt arbete som tog lång tid att utföra. En hastig blick ut genom fönstren på förkant gav ett skrämmande intryck och helst borde man sända fram en man att kapa surringarna som lasten på fördäcket hängde i ut över sidan. Då detta var förenat med stor livsfara avvaktade jag med att beordra något sådant.

Då huvudmotorn åter igen startat och besked erhöles från maskinrummet om att allt åter fungerade, efter omständigheterna normalt, sattes ny kurs österut. Det var ännu mörkt och sjön var fortfarande mycket grov, men då den nya kursen intagits kom sjön mer från babords låring. Denna var ju p.g.a. slagsidan åt styrbord nu betydligt högre än den i marvatten liggande styrbordssidan. Männen på båtdäcket hade nu återgått till sina respektive hytter och arbetsuppgifter.

På grund av den svåra slagsidan fungerade inte automatstyrningen tillfredsställande varför vi fick styra manuellt. Detta medförde att hela vaktsschemat fick göras om.

Jag försökte finna någon lämplig hamn på den skotska nordkusten att anlöpa som nödhamn, men då sjökort över dessa saknades fick kursen tills vidare läggas mot Pentland Firth. Det gällde nu således att anpassa farten så att vi i möjligaste mån kunde passera detta under slackvatten! Situationen var nu sådan att vi seglade på marginalen av säkerhet i fråga om stabiliteten.

Överstyrman, som formellt hade vakten, lämnades att sköta sig själv medan jag tog mig ner till min region. Där nere rådde total oordning eftersom bokhyllan med alla skeppshandlingar hade lossnat från skottet och fallit i durken med allt innehåll utspjutt över hela daghytten.

Så småningom kunde vi samlas i mässen och få lite kaffe, som ju kan koka även under svår slagsida. Gröten likaså, men att steka ägg var värre! Efter en hastig frukost gick jag upp på bryggan för att ta min vakt. Tröttheten var som bortblåst och nu var det tid att passera Pentlandssundet under den timma då farvattnet är förhållandevis lugnt, bortsett från en och annan virvelström vilket inte hindrade framfarten märkbart.

Nu borde man ha kommit igång på mäklarkontoret i Inverness, varför ett radiosamtal till rederiet och agenten kunde göras. På rederiet i Göteborg blev

man helt bestört, men efter att ha hämtat sig fick jag order om att fortsätta resan med kurs mot Inverness för omlastning.

Det var nu julaftons morgon den 24 december och vi hade just rundat Duncanby Head, fyren på den skotska NO-udden. Vi hade nu kommit i lä av Skottland och tidvattenströmmen var springtid med. Därför kunde kursen sättas nära land och i god fart närmade vi oss nu Dornoch Firth – inloppet mot Inverness. Vid samtal med mäklaren hade besked givits att det var tveksamt om det skulle finnas någon kajplats ledig eftersom deras tyska charterfartyg *Eurocarrier* väntades framåt kvällen.

Nå väl, nu hade vi i alla fall börjat få litet ordning på det stormen orsakat, bortsett från den stora slagsidan. Lasten på 1:ans lucka hängde ännu långt ut över sidan och det såg inte ut som om vi förlorat något av den.

Ett allmänt anrop med trafiklista där fartygsnamnet *Delta* ingick bland övriga meddelanden medförde att jag återtog min plats i radiohytten. Den avlösande 2:e styrman som kommit upp efter några timmars välbehövlig vila övertog rutinmässigt vakten på bryggan.

Vi ombads lämna vårt ETA vilket skulle inträffa strax före lågvattnet innan baren till hamnen. Kanske skulle vi hinna fram i tid så att det skulle finnas tillräckligt med vatten under kölen för att komma i hamn till julafton? Efter överläggningar med chiefen om att kunna ta ut mesta möjliga kraft ur huvudmotorn kunde vi nu pressa upp farten i 12 knop. Medströmmen hade nu avtagit och när vi anlände till baren så var det i det närmaste slackvatten igen.

Över VHF fick vi nu beskedet att lotsen var på väg för att ta in *Delta* till kajen som var reserverad för deras *Eurocarrier* som låg ute i Nordsjön med stormen emot sig och kämpade för att komma fram, men som icke kunde väntas anlända förrän tidigast på eftermiddagen under juldagen. En befrielstens tanke för genom oss efter detta välsignade besked!

### ***Safe in port***

Efter att lotsen anlant dröjde det inte mer än en timma innan vi förtöjt med babords sida till kajen, vilket var nätt och jämt möjligt med hänsyn till den utgående ebban. Alla gladde sig åt att få komma till hamn på julafton, speciellt med tanke på de senaste dygnens strapatsrika färd.

Den julmiddag som kockstuverten förberett för besättningen hade vid haveriet farit i durken i en enda röra, men såsom rutinerad kock hade han ändå lyckats göra det bästa möjliga av det som återstod. Därför blev den efterföljande julmiddagen trots allt en lyckad tillställning eftersom alla kunde

vara församlade i mässen, vilket icke skulle ha skett om vi varit till sjöss!

Det märkliga var dock att strapatserna under det senaste dygnet borde medfört att alla ombord skulle passa på att vila upp sig, men icke! Med överstyrman i spetsen gick både han och chiefen och så gott som alla övriga i land efter middagen för att se om det fanns något av intresse att göra på puben.

Kockstuverten, en litet religiös matros och jag själv var de enda som stannade kvar ombord denna märkliga julaftonskväll, vars utveckling ingen vågat hoppas på.

Jag är inte religiös, snarare ateist, men tackade ödet ändå för den utveckling och lyckliga slut denna resa ändå hade fått. Det var mer tur än skicklighet att det inte hade blivit ett totalhaveri, för händelseförloppet var mycket häftigt och omöjligt att förutse.

Ingen från stuveriet ville komma för att flänsa lasten på 1:ans lucka förrän på annandagen. Därför föredrog jag att ta tillfället i akt och försöka sova ut för att dagen efter sätta mig i förbindelse med mina vänner på platsen. Slagsidan medförde att kojen fick bäddas om så att jag slapp ligga med huvudet nedåt i sovhytten. En sjöman måste ha litet tur ibland – annars kan det gå riktigt illa – tänkte jag, innan jag lät mig omslutas av Morfei famn.

-----

## RESEBREV FRÅN FALKEN



Efter tre jobbiga dagar på Mallorca med 28 grader i luften, 24 grader i vattnet med mycket sol, bad, shopping och ett par drinkar var det äntligen dags att kasta loss ifrån Palma. Vanligtvis brukar vi använda motorn under losskastning men denna gång skulle vi prova ett nytt sätt, nämligen segel.

Så med stagfocken och gaffelfocken gled vi tyst och fint ut ur hamn.

Planen var att förflytta sig till Barcelona utan stöd av motorn, vi hade räknat på det och med en medelfart av 2,5 knop skulle vi hinna fram i tid. Efter ett par timmar med endast en medelfart av 1,4 knop fick vi börja stötta med motor, vinden var helt enkelt för svag. Under tidig morgon tilltog vinden, vi hissade då alla segel och slutade stötta med motor

Nu började vi köra igång med segelexercisen, något vi sett fram emot och tränat inför, nu skulle det visa sig om alla timmar vi tränat på tampar och segel hade lönat sig då detta var en form av slutprov. Vi vände igenom vind och undan vind sammanlagt 10 gånger, det gav väldigt mycket och när väl dagen var över fick vi väldigt mycket beröm av skepparna, Deluxe var ordet!!

Det nya problemet var nu att vi hade hållit så god fart att vi var alldeles för tidiga, vi var nästan framme vid Barcelona och vi skulle inte gå in i hamn förrän om 8 timmar. Det bestämdes att vi skulle ankra utanför hamnen vid angröingen, något vi inte gjort förut. Vi bärgade därmed alla segel och när vi var på rätt plats skickade vi i ankaret med 130 meter kätting i vattnet, något som vägde 2,6 ton, det gick som en dans. Dagen efter däremot kl 07:00 fick vi slita för brödfödan. Då skulle vi hala upp alltihop, vilket var väldigt tungt då vi fick veva upp det för hand och vi kan garantera att det inte fanns en enda kadett utan en svettdroppe på pannan.

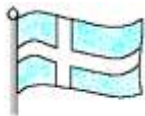
Imorgon är det dags att åka hem, något de allra flesta har längtat efter och pratat om länge. Bland annat om vad som skall göras och ätas där hemma. Kebaballrik verkar vara den vinnande maträtten.

Vi skulle vilja avsluta med att tacka *Falkens* befäl och nyckelbesättning för fyra härliga veckor. Det har varit en händelserik, lärorik och rolig tid som gett många nya erfarenheter. Sjöben och valkar i händerna är alltid bra att ha. Vi har gått från landkrabbor till sjömän. Detta är något vi kommer att minnas resten av våra liv.

*Kd Kim Kreutzfeldt, Kd Jacob Gunnarsson*

## KALENDARIUM

Ostkustens backlag	15 november
Sydskustens backlag	18 november
Manusstopp nästa Skeppsorder	4 februari 2011
Tall Ships Race Halmstad	5-8 augusti 2011



## FLAGGAN I TOPP

### November

### December

2 Torsten Seeman	80	V
5 Sten-Erik Håkansson	65	O
5 Ragnar Westblad	65	V
6 Lars Bergman	60	O
22 Krister Skeppström	85	O
29 Stig Warholm	80	V

### Januari

8 Göran Bram	85	V
11 Gunilla Lord	70	X

### Februari

3 Gösta af Klint	65	O
9 Hans Sjöblom	100	O
16 Jan Grabellus	75	S
18 Thomas Fjaestad	80	O
27 Gunnar Utbult	65	V
28 Finn Johnsson	65	O
28 Åke Kindstedt	75	O
28 Carl-Johan Scharp	75	O

## MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senaste Skeppsorter har följande Gastar inmönstrats:

<b>Sofia Brandt</b>	Stockholm	<i>Gladan</i>	1997
<b>Olof Hermelin</b>	Danderyd	<i>Sunbeam</i>	1948
<b>Finn Johnsson</b>	Brastad	<i>Gladan</i>	1965
<b>Werner Schubert</b>	Bålsta	<i>Atene</i>	1980
<b>Peter Westregård</b>	Lund	<i>Flying Clipper</i>	1963

## 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 Befålet

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	Thorbjörn Roupé	08-767 86 80
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39
Lättmatros	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	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	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Bo Johansson Andersvägen 3A 169 69 Solna



### Aktuella priser i slabbkistan

Standert	Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm		125:-
Blazermärke		100:-
Rydbergsknappen		100:-
Manschettknappar		125:-
Rydbergsslipsen	<b>specialpris</b>	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.