



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGÄSTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 79

Nr 1

Redaktion

Lars Bergman
Sven Dagberg

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

Februari

2011

KAPTEN HAR ORDET

Gastar! God fortsättning!

Den tidiga, kalla och snörika vintern har övergått i februari. Dagarna blir längre och längre – medan solens skuggor blir kortare. Det är nog mer än en som tänker på den annalkande våren med allt vad den medför. Tankar som blir till planer för framtiden.

En tillbakablick kan vara uppmuntrande och glädjande. Så kan Sydkustens Backlag se tillbaka på sitt 50-årsfirande med ”turande” på m.s. *Aurora* mellan Helsingborg och Helsingør. Där fick vi bland annat en riktigt levande skildring av livet på 4-mastbarken *Abraham Rydberg* under seglingen 1938-1939 av Rolf Andersson. Samma resa finns även skildrad av Stefan Stefanson i dagboksform plus att befälhavaren Oscar Malmberg själv har tecknat ner sina minnen vid ett möte 50 år senare, 1988. Alltså en väldokumenterad resa. I vårt arkiv har vi även en film på DVD om en av hennes resor.

Men – alla minnen från senare tid, var finns de? Jag tror att många Gastar sitter på dagböcker, bilder, still- och rörliga, och skildringar från seglande skolfartyg. Det är sådant som skapar sammanhållning i Backlagen och förgyller Skeppsorder.

Ägarna av Alberget, familjen Carnehammar, har renoverat huvudbyggnaden och flygeln beräknas vara klar till 1 maj.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert de som är behöriga att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

ETT BACKLAG JUBILERAR

Vår nedreste kaptan lyckönskade oss till vår angöring och utbringade en skål för vidare välgång med bubblande gyllene fluidum i glasen. Det stillsamma sorlet runt borden steg till ett brusande hav. För den som för ett ögonblick ville behärska det akustiska utrymmet för ett meddelande, en skröna eller ett tal gällde det att suga in rejält med luft och bröla likt mistluren på Kullens fyr. Sydkustens backlag hade – om än stormslitet och med läckande skrov – seglat på minnenas hav i 50 år.



Kaptan gratulerar

Den 18 november, vid 8 glas på middagsvakten, samlades 23 grånade herrar på Knutpunkten i Helsingborg. De kom från backlagets alla hörn, från Skanör i söder, Färjestaden på Öland i öster, Bankeryd invid Jönköping i norr och Nyhamnsläge ovanför Höganäs i väster för att mönstra på och ”tura” med M/S *Aurora af Helsingborg* över Öresund. Att ”tura” innebär för den oinvigde att köpa enkel biljett för att avnjuta en god middag i restaurangen ombord mellan Helsingborg och Helsingör utan att gå iland i Helsingör. Man sitter så länge man önskar medan fartyget växelvis angör de båda städerna.

Väl ombord mottogs denna grånade grupp gastar av backlagsförman Guy Rosvall som svarade för arrangemangen. Han anvisade platser och hälsade oss välkomna. Det blev sundscanapé (smördeg, färskrökt lax, ajvarcème och räkor) med öl och snaps, åtföljt av pärlhönsbröst med hallonvinägersås och avslutning med kaffe och avec. Byssan skötte sitt åtagande till full belåtenhet. Ljudnivån

övergick från brusande hav till dånande brottsjöar alltmedan vi, p.g.a. det logistiska fenomen sundstrafiken utgör, avnjöt skaffningen ömsom om babbord och ömsom styrbord. Mellan 1:a och 2:a plattvakten bröts taffeln. Då ljudnivån hindrade normalt samspråk fick en del gastar handgripligen dras från bordet. Vi begav oss till VIP-rummet, en liten salong för konferenser uppe akter om bryggan. Här dök ett nytt logistiskt fenomen upp. VIP-rummet kan endast nås via en hiss som tar sex personer och som måste skötas med nyckel av personal ombord. Gastarna var nu vid gott humör och samrådde ljudligt om lämplig utrymningsväg. ”Ut genom salongens glasdörr, över relingen”, var den allmänna meningen.



Gastar till bords

Alltmedan ljusen från Helsingör och Helsingborg tonade upp och ner inleddes mötet med en kort parentation över avmönstrade gastar och i synnerhet över kaptan Tore Hagström som instiftade backlaget den 5 februari 1960. Hagström var den siste rektorn för Stiftelsens sjömannsskola och blev *Sunbeams* siste befälhavare och *Flying Clippers* förste. (*Sunbeam* gjorde förvisso en kortare sommarresa 1952 i Öster- och Nordsjöfart under Sam Svensson befäl, men den räknar vi liksom inte här nere.)

Mötet var tillika ordinarie höstmöte men formalia avhandlades raskt genom att alla ordinarie mötespunkter hänsköts till kommande vårmöte.

Vår kaptan gav en välgörande historielektion i en exposé över Rydbergska Stiftelsens och Rydbergsgastarnas förflutna. Vår kunskap om dels vårt

ursprung och dels råmärkena mellan de båda organisationerna verkar tunnna ut genom åren och detta är kanske en fråga vi bör återkomma till.

Undertecknad gav en kort översikt över de gångna 50 åren i backlaget, allt från Tore Hagström till Guy Rosvall.



Gastar i VIP-rummet

Därefter satte sig gästarna tillrätta och medan det stilla porlade i glaset vällde havet och de gamla skeppen in i en återkoppling till det förgångna.

Vi mönstrade på tre av dem.

Det första skeppet var följdriktigt 4-mastbarken. Vi hade nöjet att få höra vår nestor Rolf Andersson, en livs levande barklegend, berätta om sin resa -38 till Australien under Oscar Malmberg. På ett lågmälat och chosofritt sätt tog han oss ut i en kuling väster om de brittiska öarna och vidare ner till Madeira som första stopp. Därefter seglade vi vidare, ner till det vidunderliga passadvindsbältet, ägnade några dagar åt att skifta segel och låg sedan och drev i doldrums. Gastarna glömde sina glas och flöt bort i minnenas töcken. Resan är beskriven i tre olika skildringar varav en finns på annan plats i detta nummer av Skeppsorder så något längre referat följer inte här.

På resan hade hon 40 elever, varav nio var briter. Eleverna var delade i fyra kvarter med ansvar för förseglen, respektive var sin mast. Rolf var i det tredje kvarteret.

Segelfartygens långa resor förvandlade livet ombord till ett mikrokosmos där små händelser kunde blåsas upp till stora format. Rolf berättade om en sådan händelse som ledde till hans livs enda strejk: Ombord fick varje man varje vecka ut margarin, socker och en box kondenserad mjölk som man förvarade i ett låst skåp uppe under däck. Mjölken var inte populär så den gick inte åt utan kocken bytte den tillbaka var tredje vecka mot mandelkubbar. Några av de äldre eleverna ombord tyckte att det var för dåligt betalt, d.v.s. för få mandelkubbar per mjölkbox. Det knorrades i skansen över denna orättvisa och till slut utlystes strejk. Bytestillfället

hade ett raffinerat upplägg. För att skapa den rätta stämningen satte kocken fram en skål med två nybakade mandelkubbar per man i mässen. När betet sålunda var agnat öppnades byssaluckan och en stor skål kubbar sattes fram. ”Chingsa för chingsa” ropade kocken och meningen var att alla skulle komma fram och byta sina mjölkboxar mot kubbar. Nu var det strejk och inget hände trots den oemotståndliga doften. Skålen med kubbar drogs tillbaka in i byssan. Vid söndagsinspektionen höll Oscar Malmberg ett förmaningstal vari han förklarade att visserligen var mjölken utbackad men avsedd för konsumtion eftersom eleverna annars skulle sätta i sig så mycket mer av den övriga provianten. Mjölken var ingen handelsvara, man skulle vara glad för att få mandelkubbar i dess ställe. Strejken fick ett snabbt slut. Problem får oväntade dimensioner. Man kan strejka för mandelkubbar men går till väders utan knot i vilket väder det vara må.



Rolf Andersson

Rolfs inställning till mandelkubbar är numera något outgrundlig.

Han var ombord i ungefär ett år från augusti till augusti. Avgiften var 750 kronor och skulle täcka uniform, frivaktsställ och en hyra på 15 kronor i månaden.

Abraham Rydberg var känd för att vara en god och säker seglare. Hon var bl.a. en av de få fyrmastbarkar som regelbundet vände genom vind. Rolf gav en levande beskrivning av hur en sådan vändning gick till. Säkerheten kom genom att hon fått en midskeppsbyggnad när hon blev skolskepp och dessutom fått poopen förlängd. Därmed tog hon överbrytande sjöar på ett säkrare sätt än skepp med obrutna däck som t.ex. *Pommern* i Mariehamn.

Efter Rolfs berättelse hängde det kvar en förnimmelse av canvas, orkan, ett fartyg avklätt till stumparna men också sorglösa färder genom passadvindsbälten över glittrande hav. Ack, vore man där ändå!

Nästa resa bjöd Bruno Lindquist ut oss på i broströmskoncernens *Albatross* där han gick som

maskinbefälselev 1955-1956. Kunskapen om denna udda fågel i segelfartygsflottan är låg hos de flesta av oss så förväntningarna var stora. Bruno gjorde oss inte besvikna.



Albatross byggdes 1942 med en dödvikt på 1450 ton. Hon ritades av Folke Seldén som även ritat det som sedan blev *Stella Polaris*, Clipper Lines ryktbara kryssningsfartyg.

Albatross tog 20 elever och hade Per Erik Sjölin som befälhavare. Hon var en fyrmastad slättoppad lastsegelskonare med skrov av ”three island” typ, 72 m lång och 12 m bred. Hon var bl.a. utrustad med en bredfock ”som vi använde ganska mycket”.



Bruno Lindquist t.v., Leif Bjurstroem t.h.

I sin rappt berättade historia tog Bruno oss direkt efter påmönstringen i Sundsvall ut på en slör i 12 knop nerför Östersjön för segel och maskin. I charter för SAL gick vi så till Mexikanska Golfen med styckegods och socker mellan 7 olika hamnar på Cuba, samt New Orleans och Galveston.

Det blev kajun och rumba så det räcker för detta livet.

Eleverna bodde i hytter och ombord fanns en stor mäss, lektionssalar och moderna tvättrum. Maskinen var en enkelverkande åttacylindrig B&W på 450 hk som enligt Bruno fungerade så där med många stopp och haltande reversering men hon var stadig i sjön och seglen hjälpte till att stötta henne. Andan ombord var fin och klimatet i Caribien bidrog till att vi kände oss tillfreds när vi mönstrade av.

1966 såldes *Albatross* till Panama och på 70-talet kom hon i engelsk ägo. På ett foto taget i Lübeck låg hon ombyggd intill skändning i total avsaknad av glansen från fornstora dagar. Man får en klump i halsen av sådana bilder. Efter 1981 finns inga noteringar om henne så hon har sannolikt gått till upphuggning.

Den tredje och sista resan bjöd Göran Garmer, tidigare elev på *Flying Clipper*, muntert ombord till. För en del av oss blev det en resa i nostalgi. Göran mönstrade åter på *Flying Clipper* när hon sommaren 1965 under grekisk flagg och sitt nya namn *Eugen Eugenidis* seglade till sitt nya hemland med Pireus som hemmahamn. Den grekiska besättningens segelfartygskunskaper var inte särskilt utvecklade. Två matroser hade seglat i prämar, en löjtnant hade erfarenhet från yachtsegling och deras segelskeppsexpert hade 1935 seglat i ett tvåmastat koleldat fartyg med rår på masterna.



Göran Garmer

Resan ner till Gibraltar gick för maskin med seglen som stötta. Den var uppenbarligen förenad med livsfara där Görans huvud och slående block vid slarvig segelhantering var en hårsman från närkontakt. Inne i Medelhavet gick hon större delen för segel. Göran hade mönstrat på som matros och skulle fungera som instruktör och seglingsledare. P.g.a. manfall i Dover blev han uppmönstrad till 4:e styrman. I Medelhavet tränade han besättningen i segelsättning och segelmanöver.



Ευγένιος Ευγενίδης

Fartyget fick ett enastående mottagande i Pireus. Mistlurar tjöt, kadetter paraderade på kajen, massor med galoner kom ombord inklusive sjöfartsmistern. Press och radio rapporterade.

Flying Clippers vidare öde är – dessvärre – en rutten historia.

Talarna avtackades med Jonny Ekdahls förnämliga träarbeten.

Efter fem turer började gastarna bli sjörunda och vid pass åtta glas påbörjades avmönstring. Några ankrade dock upp ”i lä av reven” till en bra bit in på första vakten i ett tappert försök att konservera förmimelsen av brusande hav, brummande riggar, då under peket, dofter av tjära, salt och canvas med hjälp av barens gudabenådade flöden.

Att minnas en tid, för evigt svunnen, kräver ibland tankelindrande drycker.

Tom Sjöholm (text)

Rolf Bondesson (backlagsfoto)

Sydkustens backlag

MARINENS SKONERTER

Falken seglar för närvarande i de Kanariska farvattnen med Las Palmas som utgångshamn. Den preliminära seglationsplanen för året anger att under andra halvan av mars påbörjas hemsegling via Azorerna, Falmouth, Amsterdam och Kielkanalen mot Öckerö. Efter varvsvistelse sker segling i hemnavatten tillsammans med *Gladan*. I början av oktober går *Falken* till Öckerö för avriggning. *Gladan* seglar i medio augusti iväg mot London, Lissabon, Teneriffa och slutligen Las Palmas för juluppehåll.



T/S GUNILLA

Elevrapport: Under segel Tampa - Havanna

Ombord på *Gunilla* lär man sig att uppskatta saker som är självklara hemma på ett helt annat sätt. Detta kan till exempel vara att få sova en hel natt utan att gå upp på vakt, att osten inte är orange och sveltig eller att toaletterna inte ständigt luktar skit. Idag upptäckte jag hur mycket jag uppskattar att jorden är platt, i och med att vi seglar för babords halsar lutar vi väldigt mycket och lever därför ett snett liv för tillfället. Imorse vaknade jag exempelvis intryckt i väggen för att sedan ramla ur kojen, det fortsatte med att jag ihärdigt försökte ta mig bort mot toaletterna utan att halka in i någon annan hytt på vägen. Dagen har fortsatt i denna stil, man har fått lära sig att duscha på ett nytt sätt, det vill säga att glida fram och tillbaka i duschen och vänta tills vattnet rinner över på rätt sida. Man tränar även både balans och styrka genom att stå rakt eller öppna alla dessa nedrans dörrar som helt plötsligt blivit hundra gånger tyngre. Det gäller dock att se det positivt, det är något man kommer att få lära sig under sin tid här.

Idag är det även den första februari, tiden bara flyger förbi. Om tjugo dagar står vi på Landvetter igen och jag har en känsla av att dessa dagar kommer vara förbi innan man hinner blinka. Men samtidigt har vi både ett spännande besök på Kuba och en lång segling framför oss.

Vaktiderna är bytta sedan en dag tillbaka och man känner att man inte riktigt har hunnit ställa om sig helt med tanke på att man somnar hur som helst och när som helst hela tiden. Idag blev vi purrade klockan elva för antingen frukost eller lunch beroende på vad man har valt. På vakten var jag och Adam backisar och stod och rullade över hundra chokladdollar för att alla skulle bli nöjda med trefikat, jag tror det gick hem.

På nattvakten fick vi order om att bärga och beslå alla segel. Detta är något som man helst inte hör klockan halv ett på natten, men det gick bra och vi gjorde det snabbt. Man märker verkligen att alla har utvecklats när det gäller både seglingen och allt annat här ombord, och då blir det även mycket roligare. Trötta och med onda händer efter allt halande möttes vi till vår förtjusning av att byssan hade förvandlats till ett Subway. Tacka vet jag nattfika!

Elin Lyrfors, Midskepps vakt



Nedanstående berättelse om fyrmastbarken Abraham Rydbergs rundresa 1938-39 skrevs av befälhavaren ombord, Oscar Malmberg, till kamratträffen 50 år efter mönstringen 1938. Den aktualiserades i samband med Sydkustarnas jubileumsträff i november, då Rolf Andersson, elev denna resa, berättade minnen.

Artikeln har tidigare varit införd i Skeppsorter nr 1 1989. Då ett stort antal Gästar tillkommit sedan dess kan det vara på sin plats att änyo publicera densamma, nu i obetydligt nedskuret skick.

DEN SISTA AUSTRALIENRESAN

Att efter 50 år sätta sig ner och ur minnet skriva en "sjöförklaring" över en resa till Australien och åter, omspannande en tidsrymd av nära ett år, är nästan omöjligt. Till svårigheterna kommer ju även det faktum att jag under en tioårsperiod tillbringade nio av dem i fartyget. Som styrman i tre år och sedan som befälhavare i nära sex. Under denna tid mönstrades sex elevkullar på normalt 40 grabbar, alltså sammanlagt över 200 unga pojkar. Några av dem har blivit vänner för livet, medan många andra har försvunnit. Men att så här efter 50 år återse många av dem som då mönstrade för första gången, gläder mig mycket. Några episoder som inträffade under Er resa har etsat sig fast i mitt minne. Och skall försöka formera dem i ursprungligt skick. Att våra intryck och minnen från den seglatsen skiljer sig är väl mer än troligt. För de

flesta av Er var det den första resan till sjöss, medan det för mig innebar ett stort ansvar som ibland kunde kännas ganska jobbigt. Och för en del av Er var kanske resan även så här långt efteråt ganska jobbig ...

Nå, vi lämnade alltså Göteborg vid månadsskiftet augusti-september och kom ganska snabbt ut i Atlanten norr och väster om de brittiska öarna. Där fick vi kuling från sydväst, som tvingade oss att plocka in en del av småseglen, och vi låg väl något eller kanske ett par dygn för märsegel och foca i ganska grov sjö. Så en eftermiddag kom så det efterlängtade vindskiftet. Vinden sprang över på nordväst och då blev det ju bråttom att komma sydöver. Full skrud plockades på och vid åtta glas på kvällen dök hon ordentligt i den gamla stormsjön från sydväst. Det var fullmåne och skyarna, som dansade förbi med god fart, såg ibland ganska mörka och hotande ut. Jag förbjöd andre styrman, som då tog över vakten, att minska segel, men tillrådde honom att istället falla av om det skulle bli för mycket vind i byarna. Och så gick jag ner och försökte läsa. Vilket inte gick så bra, ty jag mådde illa. I kajutan, eller arbetsrummet mitt där jag och min hustru satt tillsammans med boxern, åkte vi ju också ibland en rent hisnande berg- och dalbana. Efter någon halvtimme hörde jag så styrmannen blåsa två vissel. Han kallade alltså på vakten. Jag tittade naturligtvis ut genom lovarventilen och såg ett mörkt moln som närmade sig från låringen, vilket föranledde mig att gå upp på däck. Jag fick fatt i styrmannen som befann sig vid standardkompassen och sa till honom: – Har jag inte sagt till dig att du inte får ta ner några segel utan falla undan skulle det bli för mycket vind. Till detta svarade han att han bara blåste för att ha vakten "stand by" om han skulle behöva den. Och vad säger en skeppare då? Jag stannade emellertid uppe en stund och upptäckte att jag inte längre mådde illa. Jag hade helt enkelt varit sjösjuk när jag satt där nere. En ny erfarenhet, ty det hade jag aldrig varit förut. Jag kallade på Millicent och hunden, och efter en stund var även deras illamående över.

Nästa minne – vistelsen i Madeira. Säkerligen ett mycket uppskattat evenemang för Er, men mindre så för mig. Det hade varit skönare och lugnare att slippa det besöket, och det av mångahanda skäl. Själva tvådagarsvistelsen gick väl an, och det enda minnet därifrån är väl "Sails", den underbara segelmakaren som alltid kom sist och varje gång medförde en "canary bird" i en papperspåse. Glad och god och väldigt rund under fötterna. Det negativa med Madeira-vistelsen visade sig som alltid något senare. För att citera Joseph Conrad, som i en av sina böcker låter en något beskänkt styrman komma ombord en sen kväll. Han har svårt med balansen och vaktman måste hjälpa honom. Han

stöttar upp och säger så: – Captain aboard, my boy? – Yes, Sir. – Dog aboard? – Yes Sir. Efter en stunds hesitation säger han så: – Well my boy, ports are no good. Ships rot and men go to the devil.

Sedan kom doldrums, som var mer än vanligt besvärligt och långdraget. Men allting har ju ett slut, och så även detta. Så småningom fick vi sydpassaden, skral men efterlängtd, och nästa dag var det linjepassagen med vad allt därtill hörde, den 10 oktober om jag inte minns fel. Henry Holmberg fyllde 18 år. Han blev vederbörligen döpt i Kung Neptuns närvaro och blev därefter som seden var inbjuden till kajutan för att dricka kaffe och ett glas punsch, samt äta en kaka bakad av den underbara mästare steward Schönbeck. Men därav blev intet, påstår Henry. Jag lär ha tyckt att det var för varmt med kaffe, och föreslog att vi istället skulle ta en drink, vilket vi gjorde. Han påstår att detta var hans första, och tycker ni att han är något ute på vinglig stråt, så är alltså felet mitt. Men värre saker har jag kanske blivit beskylld för ...



Och färden gick vidare. Nu gynnad av frisk passad som förde oss sydöver med fart, och så blev det återigen skiftande vindar med segelskifte före västvindarnas ankomst. Och de kom med besked. I närheten av Tristan da Cunha började barometern att sjunka, och vid vaktskiftet åtta glas på kvällen loggade fartyget över 12 knop, samtidigt som röjlarna åkte in. Strax efter klockan nio blev det så

dags att plocka in begin och storsegel, och när det var gjort var det bramsegelns tur. Barometern sjönk allt snabbare och under den grova stormsjön från nordväst växte det upp en grov dyning från sydväst. Varning alltså att vindskiftet inte var långt borta. Jag varnade den vakthavande styrmannen samt gav honom instruktion om vad han borde göra. Själv måste jag tyvärr gå ner för att se till min hustru som vid åttatiden fått häftiga och svåra smärtor i buken. Hennes temperatur steg snabbt, och när jag kom ner vid tiotiden hade hon över 40 graders feber samt akuta blindtarmsymptom. När jag så höll på att pyssla med henne, få is från det lilla kylskåp som Axel Wennergren presenterat oss för att lägga en isblåsa på magen, kom så vindskiftet. Två vissel, och en massa spring på halvdäck där det började brassas, och därefter en förfärlig slinger. Jag kom med svårighet upp och fann att styrmannen glömt att tala om för de båda rorsmännen att stötta i tid. Fartyget låg alltså tvärs för den gamla stormsjön från nordväst, och min första tanke var: – Gode Gud, låt grabbarna ha kommit ner från brammarna! De hade aldrig kunnat hålla sig kvar. Men Gud var god, de var nere och som väl var slingrade ingen överbord. Min första tanke var givetvis att få fartyget undan vinden och bort från stormsjön på babord, och så småningom redde det hela upp sig och jag kunde gå under däck för att se om min sjuka hustru var kvar i korgen. Det var nu åtta glas vid midnatt och Millicent var mycket sjuk. Hennes temperatur var 42 grader och hon yrade. Styrman Kollberg, som jag kallat på för att rådgöra med innan han skulle ta över vakten vid midnatt, trodde väl knappast sina ögon. Vi var dock överens om att det knappast kunde vara något annat än akut blindtarmsinflammation, och i värsta fall en brusten tarm.

Natten blev för min del ganska sömnlös, men skutan slingrade vidare österöver med god fart och det blev ju morgon ännu en gång. Millicents feber hade då gått ned och så småningom fick även hon sova. Min första tanke var givetvis att angöra Kapstaden för att lämna av mina sjuklingar. Förutom Millicent sjuk, hade jag timmerman, ”Chips”, i reservhytten. Han hade astma och i sjukhytten hade jag väl ständigt ett par grabbar, men det kommer Ni säkert bättre ihåg än jag. Så jag var inte helt utan bekymmer. Millicent bättrade sig, men hon hade varit i Kapstaden och ville absolut inte bli ilandsatt där. Så jag tog risken och vi seglade vidare. Om den fortsatta resan över Indiska Oceanen är väl inte mycket att säga. Som vanligt avlöste den ena depressionen den andra med vindar av skiftande styrka, vindskiftet, bärgning och sättning av segel och så vidare, men med var och en av dem kom vi ju ca 1000 sjömil närmare målet. Chips, som åt frukost med mig varje morgon iklädd ett par av mina pyjamas, underhöll mig alltid om hur

illa han hade sovit under natten. Han hade alltid hört glasklockan i karthyttan slå alla slag, o.s.v. Något som jag inte kommenterade, men alla gånger jag passerat reservhyttan på väg upp till karthyttan och halvdäck, hade han snarkat ljudligt.



Resan avslutades med en väldig spurt. Under sista eftermiddagen till sjöss sjönk barometern väldigt snabbt, vinden ökade från nordväst med glasklar luft och jag var hela eftermiddagen och kvällen istånd att få goda observationer. Något som jag var mycket tacksam för då det var alldeles klart att vi kunde vänta oss en så kallad "Southern Burster". Spencergulven skulle angöras vid tretiden på morgonen och jag var orolig för dålig sikt. För att inte tappa bort oss måste vi ju segla hårt och då bramseglen åkte in vid niotiden på kvällen var det mycket vind. Barometern hade då sjunkit till 27,40 nere i kajutan (eng. tum) och barografen (kanariefågeln) i karthyttan visade 697 mb, det allra lägsta barometerståndet jag vet mig ha upplevt. Inte ens i Nordatlanten, där vi ett par år senare upplevde rejäla vinterstormar med mycket låg barometer. Men vi hittade rätt och passerade banken utanför Althorpe Island där det i kortet varnades: "Breaks in heavy southerly gales". Och brott blev det också – ett så svårt att tredje styrman flög upp i kryssriggen då han trodde att fartyget skulle "poopa". Tack vare mycket segel och god fart hann hon undan utan att ta en droppe vatten.

På grund av de dåliga frakterna hade fartyget ännu inte blivit befraktat, och jag hade fått order att

angöra Port Lincoln för order. Något som visade sig omöjligt med rådande vind och storm. Port Victoria var heller inte tänkbart med dess öppna redd. Jag var med andra ord rädd för att försöka ankra där, något som kanske kunde slitit ankarkättingarna eller till och med spelet ur henne. Så vi klädde av henne till förstäng och tre undre märsegel, och lät henne i sakta mak fortsätta upp till Wallaroo i förhoppningen att vinden under dagen skulle mojna. Dessutom hade jag ju sjuklingarna att tänka på, och i Wallaroo fanns det ett efter förhållandena gott sjukhus. Och så ankrade vi alltså utanför Wallaroo sent på kvällen samma dag. Sjuklingarna kom genom läkarens försorg iland samma kväll, och jag kunde sova ganska lugnt efter en många veckor lång period av oro. I Wallaroo blev vi så liggande i väntan på order några veckor. En order kom så småningom med besked att lasta 1000 ton i Port Victoria, och därefter fortsätta till Port Germain längst uppe i Spencergulven för att lasta färdigt.



Abraham Rydberg

Kryssen ut till Port Victoria torde Ni väl alla komma ihåg. Vi hade hård sydlig bris emot och röjlarna var fast. Befälhavarna på de finska fartygen som då låg i Port Victoria hade slagit vad att vi inte kunde kryssa ut, men vi klarade det. Fast många stagvändningar och mycket brasshalande blev det den dagen, något som säkert kändes i armarna. Och vid den sista vändningen hände det! Kryssbrambrassen jammade i fotblocket då rårna dansade runt vid akterhal. Rån bröts och vi fick fullt upp att göra med att klara upp till väders. Vi plockade av henne segel och gick sedan in och ankrade på lastplatsen i gryningen nästa morgon. Vi lastade så våra 1000 ton vete för och akter om

barlasten, och seglade därefter upp till barlastred- den utanför Port Germain. Och lossningen och dumpningen av den torde Ni säkert inte ha glömt, ty det var ju ett hårt arbete. När jobbet var färdigt bogserades vi så in till den långa piren och lastade färdigt. Av sjuklingarna hade alla utom timmer- man Svensson och eleven Gösta Fagerberg kommit ombord. De blev kvar och kom hem till Sverige senare. Millicent hade blivit opererad och läkaren hade plockat ut en stor varklump. Tarmen hade som väl var tömt sig inåt istället för i bukhålan, något som enligt de australiensiska läkarna endast sker en gång på 10000. Så nog hade vi tur, både hon och jag.

Och så blev det till att börja den långa vägen hem till Europa. En envis sydost tvingade oss att kryssa ut genom Gulfen, och väl ute till sjöss fortsatte den. Meningen hade varit att vi skulle ta vägen runt Kap Horn, och vi stod alltså sydöver för att om möjligt fånga västvindarna. Men sydosten var envis. Vi kom bara allt längre syd- och västeröver, så tålamodet tröt och det var bara att följa med västeröver och runda Goda Hopp! *Viking* hade lämnat Port Victoria två dagar före oss, och till skillnad från oss startade hon sin resa vid myn- ningen av Gulfen, medan vi fick kryssa ett par hundra mil för att komma till sjöss. Den sydostliga vinden stod sig och övergick så småningom i frisk passad som förde oss över Indiska Oceanen i re- kordfart. Strax syd om Mauritius övergick den, som Ni säkert minns, till full orkan. Det var en av de för årstiden vanliga cyklonerna som kom oss obehagligt nära. Men seglade gjorde vi, och dygns- distanserna blev stora. En morgonvakt medan vi höll på att minska segel loggade hon 48 sjömil, något som hon mig veterligt aldrig tidigare gjort på last. Tiden till Goda Hopp var något över 40 dygn och torde vara ett rekord.



Abraham Rydberg

På Agulhas-banken fick vi så stiltje en dag, och vi köpte fisk av en trälare som visade sig ha en svenskfödd skeppare. Samma kväll hade vi västlig kuling, som nästa dag övergick i sydväst, och så var det bara att stå nordväst över och upp förbi Goda Hopp i Sydatlanten. Kommer någon förresten

ihåg att vi då satte revade bramsegel, något som säkert ingen annan nu levande sjöman varit med om. Idén kom då vi låg i Port Victoria med vår knäckta, men mer eller mindre rätade rå, som vi ej kunde hissa. Jag lät då "Sails" sy ett rev i seglet varefter vi bände det igen och satte det då vi gick till segels från Port Victoria. Det funkade så bra att jag lät sy in ett rev i två bramsegel till, något som vi alltså hade god nytta av vid rundningen av Kap. Därefter tog vinden slut. Sydostpassaden i Sydat- lanten blev laber och dålig, doldrumsbältet vid ekvatorn långt, och när vi småningom fick nord- ostpassaden, visade den sig vara skral och laber. Vi kom långt västeröver men fick så småningom fatt i västvindarna, och så bar det äntligen av mot Eng- elska Kanalen. Det enda minnet från den här peri- oden är fortfarande en mardröm. Det var röjelper- ten på storen som brast. En elev föll, och klarade sig som ett under genom att falla i vattnet vid skeppssidan. Vi höll på att skifta segel och som ett underverk tappade ingen av de övriga på rån taget. Styrbordsbåten kom snabbt i sjön och grabben plockades upp. Hans enda bekymmer tycktes vara att han blivit av med sin mössa, som han tydligen höll kär.

Kanalen mötte sedan med regn och dis och ganska frisk sydvästvind. Då vi passerade Lizard och Fal- mouth, vad dyker då upp om inte vår vän *Viking* som hivat till för styrbords halsar. Ett minst sagt egendomligt sammanträffande då *Viking* lämnat Australien och Spencergulften två dagar före oss, samt tagit vägen runt Kap Horn. Vi kom andra vägen runt Goda Hoppsudden, och vi hade så att säga famnat jordklotet för att mötas i disigt väder i Engelska Kanalen!



Viking, här under dansk flagg

Vi hade fått order per telegram att lossa i Ipswich, så för oss var det bara att fortsätta vidare österöver. Vädrret fortsatte disigt hela Kanalen, för att, då vi närmade oss Beachy Head, lyfta. Det var som hade en ridå dragits upp och där låg de vita klipporna och önskade oss välkomna hem. Ett av mina min- nen från Ipswich är Mrs Gardner, som då hon såg sin son efter tio månader vände sig till mig och sade: – Oh my God, captain. He is just as dirty now as he was when he left last year. Han hade väl inte haft tid att vaska sig innan han kom hem ... Efter

slutlossning i Ipswich seglade vi hem till Göteborg. Med oss som passagerare hade vi bland annat två holländska sjökaptener, inspektörer för de båda största holländska rederierna, samt några journalister. De senare lämnade vi till en bogserbåt som mötte oss utanför Terschelling, medan de båda sjökaptenerna följde med till Göteborg. Holland hade vid den tidpunkten planer på att starta en liknande skolskeppsverksamhet, något som det kommande världskriget satte punkt för.

Efter några dagars resa ankrade vi så på Vinga Sand utanför Göteborg, och efter ett par dagar seglade vi med Nautiska Föreningens medlemmar på en liten tur i Kattegatt. Dagen var underbar med lagom nordväst, och besökarna fick uppleva en dag som de säkert aldrig glömde. Vi gick till segels, seglade ut i Kattegatt, stagvände och seglade tillbaka till Vinga, där bogserbåten mött. Seglen bärgades och då vi anlände till Eriksberg och förtöjde, hade gästerna avnjutit sin jubileumsmiddag, och då de kom på däck var till deras stora förvåning alla segel frånslagna. Ett gott betyg åt besättningen!

Ja, det var den resan, och här möts vi nu efter 50 år. Jag hoppas livet har farit varligt fram med Er alla, och slutar med ett

VÄL MÖTT, SKEPPSKAMRATER!

Er nu gamle f.d. chef,

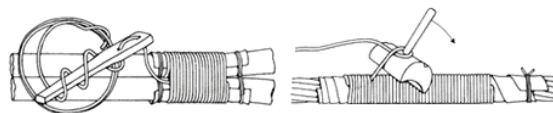
Oscar Malmberg
Master Mariner



Oscar Malmberg var född 1910 och uppvuxen i Pataholm vid Smålandskusten. Vid 12 års ålder gick han till sjöss i 2/m slätskonaren *Karl Gustav*. Vid 17 var han bästeman i skonaren *Hildur*. Sjökaptensexamen 1933 och därefter kom han till Rydbergska Stiftelsen som 3:e styrman. 1934 blev han 2:e styrman, 1936 1:e styrman och året därpå befälhavare, endast 26 år gammal. Under de tio år han tillhörde befälet ombord i *Abraham Rydberg* erhöll flera hundra pojkar sin gedigna sjömansutbildning i långfart under segel på Australien och under de första krigsåren mellan Nord- och Sydamerika. Från 1943 till krigets slut var han navigationsofficer på ett brittiskt örlogsfartyg, som opererade i Nordatlanten och Indiska Oceanen. 1946 anställdes han som VD för Handelstidningen i Göteborg och var verksam där till pensioneringen 1970, då han flyttade till Förslöv i Skåne. Oscar Malmberg avled 1994 vid 83 års ålder.

Björn Atterberg skrev, i samband med Oscars 80-årsdag: "För min del har jag haft förmånen att segla med Oscar i andre- och förstestyrmansbefattningar. Vi upplevde Oscar som en enastående sjöman, som i de vildaste situationer alltid uppträdde iskallt, och med sin genomträngande Malmstämman fick alla att lystra och genomföra de beordrade jobben med full tillförsikt och snabbt. Under hans befäl var det aldrig tal om att ifrågasätta något. Alla kommandon verkade rätta och givna i rätt ordning. Det är inte alla befälhavare eller styrmän i segelskutor som man kunde säga samma om."

En längre uppsats med Oscars minnen från de många åren i *Abraham Rydberg* i ett kommande nummer av Skeppssorder.



IN MEMORIAM



HMS *Falkens* Rydbergselever 1954 har mist två kamrater under ett år. **Gunnar Hallgren** avled i december 2009 och **Per Sabelström** i december 2010. Dessutom har vår försteofficer **Sverker Olow** avlidit i november 2010.

Flaggvakt på Sverkers begravning var Sten Gattberg och Åke Kindstedt; vid Pers begravning Kjell Smitterberg och Åke Kindstedt.

Sedan 1955 har följande elever avlidit:

1:a kvarteret

205 Gunnar Hallgren

303 Per Sabelström (kursetta)

2:a kvarteret

4 Lars Chruzander

8 Björn Hjalmarsson

201 Stig Kristoffersson

3:e kvarteret

58 Lars J-son Grén

153 Jan Söderberg

Det betyder att ett helt vaktkvarter har ankrat upp för gott. Vi glömmer dem aldrig.

154 Åke Kindstedt



Mångåriga backlagsförmannen vid Sydkustens backlag **Lars-Olof Skoglund** har avlidit i en ålder av 85 år. Skoglund var utbildad vid flottan som ubåtsofficer. Han anställdes 1955 som kapten på s/v *Flying Clipper* – ex *Sunbeam*. Som omtyckt kapten gjorde han flera resor till Västindien och Sydamerika och sedermera även charterresor i Medelhavet fram till 1965, då *Flying Clipper* såldes till Grekland och fick hemmahamn i Pireus. Därefter seglade han under en period överstyrman i *Stella Polaris*. Han avslutade sin karriär som hamnkapten i Malmö och i denna befattning såg han till att Tall Ships Race gjorde ett mycket uppskattat mellanstopp i Malmö 1988.

Må förliga vindar råda.

Sydkustens Backlag

KALENDARIUM

Ostkustens backlag	22 februari
Ostkustens backlag	21 mars
Manusstopp nästa Skeppsorder	27 mars
Årsmönstring	1 maj
Sydkustens backlag	12 maj
Tall Ships Race	5-8 augusti
Halmstad	

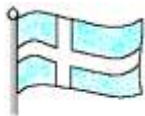
BETALNING I SLABBKISTAN

Försäljning mot faktura införes som alternativ till kontantbetalning. Faktura skickas tillsammans med avin för mönstringsavgiften.



ÄLVA

Marina Läroverkets i Danderyd skonare *Älva* seglade från Gran Canaria strax efter nyår och beräknas i början av februari anlöpa Barbados. Efter ett flertal Karibiska hamnuppehåll planeras hemseglingen börja i slutet av mars. Via Azorerna och Cherbourg och ytterligare några hamnar siktar man på att komma till Stocksund i början av juni



FLAGGAN I TOPP

Mars

10 Yngve Römer	80	O
18 Sverker Westin	80	O
22 Per A Persson	60	O
28 Ulf J Hallengren	75	V
31 Bert Owe Lundquist	70	V

April

8 Carl-Johan Scharp	75	O
(felaktigt angivet i föregående SO)		
12 Jan Höglund	70	S
22 Sten Eriksson	75	V
24 Nils N:son Bagge	95	O

Maj

6 Johan Forslund	65	O
19 Sten Gattberg	70	O
29 Inge Wernersson	70	O

MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senaste Skeppsorder har följande Gast in-mönstrats:

Nina Hillgren, Stockholm, *Malcolm Miller* 1984
nina.hillgren@ownit.nu

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 kal-lelser 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
Sydkusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	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	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 genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.