



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 79	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Lars Bergman Sven Dagberg	Sten Gattberg	2011

## ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

**S**amtliga Gastar med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring *söndagen den 1:a maj 2011 kl 1200* på Rydbergsgastarnas traditionella mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Efter mönstringen förflyttar vi oss till Stöttboden på Beckholmen för lunch och samkväm. Före lunchen håller Gastarna sitt formella årsmöte medan gästerna samlas med en sherry.

Priset för lunchen är 250 kr/person.

För deltagande i själva mönstringen på Alberget krävs ingen anmälan i förväg.

**Den som vill vara med på lunchen måste**

- göra en bindande anmälan senast tisdagen den 26 april till Bo Johansson 08-730 48 67 alt 070-558 33 61 eller per e-post bobibobi@bredband.net
- och samtidigt betala in avgiften 250 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

*Sten Gattberg*

## NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade år 1961 till Jubelgastar.

Magnus Crutebo	<i>Albatross</i>	O
Sten Gattberg	<i>Gladan</i>	O
Sölve Larsby	<i>Gladan</i>	O
Jan Svanström	<i>Gladan</i>	O
Thore Söderqvist	<i>Te Vega</i>	O
Göran Garmer	<i>Gladan</i>	S
Lars Ingholt	<i>Gladan</i>	S

Finns Gast som seglat före 1961 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.

## KAPTEN HAR ORDET

Den långa vintern med snö över hela landet och is långt ner i Östersjön börjar ge med sig. Skärgårdsisarna i Stockholm ruttar och i öppna stråk glittrar vårsolen. Vårdagjämningen är passerad och snart syns de första seglen på fjärdarna.

Det innebär även att Årsmönstringen närmar sig. *Den 1 maj samlas Gastarna för den 82:a gången på Alberget för traditionell ceremoni.*

Vinterseglarna, som *Gunilla* seglar nu med fem elevomgångar på en rutt och har lämnat Charlestown home-ward-bound. *Älva*, Marina Läroverket i Stocksund, som seglar med elever på marinbiologisk linje är på väg från St Martin till Cherbourg. *Falken* har lämnat Las Palmas för hemsegling via Ponta Delgada och Falmouth. Samtidigt börjar *Gladan* riggas på Öckerövarvet. Under sommaren kommer skonerterna att segla tillsammans innan *Gladan* seglar sydvart.

Halmstad är målhamn den 5 – 8 augusti för årets Tall Ships' Race. Starten går från Waterford, Irland, den 3 juli runt ön till Greenock, Skottland. Därifrån till Lerwick, Shetlandsöarna vidare till Stavanger med sista benet till Halmstad ([www.stas.nu](http://www.stas.nu)).

**Halmstad efterfrågar förbindelseofficerare.** Sail Training International har fått anmälningar från fler än 60 skolskepp som kommer att delta. Intresserade kan anmäla sig till Kjell Jönsson med e-postadress: [kjellgudd@gmail.com](mailto:kjellgudd@gmail.com)

**Väl mött till traditionell mönstring på Alberget den 1 maj kl 1200.**

*Sten Gattberg*

## VESTKUSTENS BACKLAG 75 ÅR

Med anledning av vårt senaste Backlag i Marin-stugan på Nya Varvet i Göteborg kommer här en rapport.

Denna kväll hade 21 Gastar infunnit sig till sam-mankomsten eftersom vi firade 75 år sedan det bildades 1935 – det första av Besättningen Ryd-bergsgastarna!

För att fira denna vår högtidsdag bjöd Backlaget på halva kostnaden för måltidskalaset, d.v.s. endast Kr 75:- men utöver detta också gratis Supar, Drin- kar och Avec! Med anledning därav torde man kunna förväntat sig stor uppslutning av Gastar, men som sagts ovan, så kom det endast 21 inklusi-

ve föredragshållaren. Sannolikt beroende på att söndagarna hålles i helg med respektive familjer? Vi var dock fler än vanligt denna gång!

Vid 2 glas på Skeppsklockan (17.00) bjöd Back-lagsförmannen Ola Manhed Gastarna välkomna till bords och presenterade kvällens gäst, Sölve Wikström från Sotenäset i mellersta Bohuslän, som i sin ungdom for som kockjungman ombord på sin fars fraktskutor av olika slag, hemmahörande i Hunnebostrand och Ulebergshamn.

Sölve Wikström inledde sitt anförande med att nämna att han efter att ha avlagt realexamen, fick tillåtelse att följa med sin far under sommarhalv-året som kockjungman på skutan som han ägde. Detta för att han skulle få insikt i sjömanslivet ombord i dessa skutor som var vanliga för 60 år sedan. En sjöfartsnäring som pågått sedan 1700-

talet med seglande galeaser och skonare av varierande storlekar. De allra minsta var de s.k. jakterna som bara lastade ca 50 ton var de som först konkurrerades ut av de i mitten av 1950-talet betydligt större och modernare paragraffartygen som kom, med lastkapaciteter upp emot 1000 tdw och bruttoton på 499 med bara fem mans besättning. Även lastbilarna blev större och kunde ta lika mycket som en jakt med 3-4 mans besättning.

De största skutorna var 4-mastade segelfartyg med hjälpmotorer som lastade uppåt 500 tdw, men de vanligaste var tre- eller tvåmastade skonare och galeaser på mellan 100 och 300 tdw.

Dessa skutor hade oftast en liten tändkulemotor som hjälp och komplement till seglen. Speciellt under andra världskriget då det var mycket ont om olja, seglades det mycket.

Under 1800-talets sillperiod var det gott om frakter från snart sagt varenda befolkade ö i mellersta Bohuslän där det förekom olika sorters trankokerier. Tranen fraktades i trätunnor av varierande storlek, varav de största var på 200 liter som stuvade i lastrummen där också den egna besättningen ofta fick arbeta eftersom det inte fanns några "stuveriarbetare" på dessa lastplatser. Ett hårt jobb för dessa besättningar som i allmänhet utgjordes av skeppare, bästeman, ett par matrosor och kockjungman, fem man totalt!

Dessa träskutors seglationsperioder varade i allmänhet mellan april tills framemot mitten av december då de måste läggas upp, eftersom man inte klarade av att gå i den isbelagda skärgården under vintern.

Under 1900-talets första decennier började engelsmännen överge sina fina kuttrar i utbyte mot ångtrålare. Därför såldes det många av de gamla seglande fiskefartygen av kuttertyp till Sverige och speciellt i mellersta Bohuslän, såsom Gullholmen-Bovalsstrand och Ulebergshamn m.fl. orter.

Dessa var relativt snabbseglande och mycket sjövärdiga samt lättmanövrerade varför de kunde handhas av endast 3-4 man.

Ett av de mer kända av denna typ är Svenska Kryssarklubbens *Gratitude*, som är över hundra år gammalt, ett annat var *Lord Nelson* som nyligen blev förbyggt vid Edshultshall.

Även *Gratitude* är numera helt förbyggt, d.v.s. alla spant och bordläggning är utbytt mot nytt skeppsvirke.

Långafisket utanför Hebriderna i Skottland bedrevs bl.a. av dessa kuttrar men under mitten av 1900-talet också av mer traditionella svenskbyggda fiskefartyg, med starka motorer av mer modernt slag. Det är ju från långa vi får vår luttfisk vid juletid!

När fisket inte lönade sig för dessa kuttrar, som inte var särskilt lastdryga, övergick man till fraktfart, som inte heller var speciellt lönsamt för dessa fartyg.

För den som vill veta mer härom rekommenderas att besöka "Skepparhuset" på Gullholmen där man kan få en god insikt i hur det var att segla med dessa kuttrar. Gullholmen var den ort som hade flest registrerade kuttrar i hela Sverige.



*Gratitude*

Lasterna som de flesta skutorna förde bestod huvudsakligen av sågade trävaror från Norrlandshamnar och smålandshamnar till England och Irland samt Skottland och europeiska kontinentens hamnar runt Nordsjön. Returlasterna var oftast kol och koks. Dessutom var sten från Bohus-Malmön och andra orter som Hunnebostrand m.fl. välkända stenhuggarsamhällen vanliga lastplatser av gatsten och andra stenblock av den speciella röda graniten vanliga frakter för dessa skutor. Dessa stenlaster gick oftast till de stora hamnarna ute i Tyskland, Holland och Belgien samt Storbritannien och Frankrike.

Även spannmål var vanliga frakter för de större skutorna, som ofta hade färdiga slingerskott att byggas upp snabbt när sådana laster förekom.

Andra världskriget satte i stort sett stopp för merparten av skutornas internationella fraktfart. Oljeransoneringsättet satte stopp för de flesta som fick låta seglen komma till heders igen, men den nya tidens krav på större punktlighet i fråga om frakterna, medförde att de flesta skutor nu konkurrerades ut av de modernare lastbilarna som nu ökade i kapacitet och bara hade en chaufför i förhållande till skutornas besättningar!

Lönerna ökade också efter kriget, vilket medförde att man inte kunde driva denna typ av sjöfart med någon lönsamhet längre.

För dem som vill läsa mer om skutepoken i Bohuslän, rekommenderas Svenska Turistföreningens årsbok "Bohuslän" från år 1992!

Efter anförandet gavs Sölve Wikström en varm applåd, varefter Backlagsförmannen Ola Manhed välkomnade till vår eminente kock Kenny Nilssons uppdukade buffé med allehanda fisk- och skal- djursrätter samt småvarma korv- och köttträtter. Ett rikligt dukat bord med väl tilltagna portioner, som räckte till både två och flera påbackningar. Allt till det facila priset av Kr 75:-/person. Snart äskades det snapsvisor av många olika slag, men enligt min högst personliga åsikt, ger jag inte mycket för de moderna snapsvisorna av typen ”Alla har vi klockor – men vi dricker Ur!”

Nej tacka vet jag den traditionella ”Helan går” där alla sjunger med, utan att behöva leta efter olika nummer i det till var och en framlagda vishäftet! Man hinner ju inte hitta den uppmanade visans nummer, förrän den sjungits av. Av den anledningen tog jag mig friheten att uppmana Gastarna att till den lilla halvan dra igång med ”När helan man tagit, man halvan vill dricka” som alla kan, vilket ger ett helt annat innehåll än dessa moderna fåordiga deklamationer som knappast kan hänföras till sång.

Dessutom tycker jag själv att brännvinet, eller vad det nu är man har i glaset, smakar bättre när alla unisont vädrat struparna i en mer välkänd visa som alla kan texten till – utan att behöva bläddra i ett vishäfte.

Självklart är det trevligt med lite omväxling, men i ett större sällskap skall det höras att alla är med i de välkända dryckesvisorna som alla kan texten till.

Den goda maten och skålarnas mångfald medförde att stämningen snabbt steg till topsteam och till även var sorlet och samtalen i full gång!

Kaffe med punschpralin och punsch eller cognac blev avslutningen vid 4 glas på skeppsklockan (22.00) och samtliga var nöjda och belåtna med en trevlig kväll i glada Gastars lag, så som avsikten är med våra sammankomster.

*Anders Lennvi  
Protonotarie*

## OSTKUSTENS BACKLAG

Vid backlaget den 22 februari blev det en dubbelbokning av projektorn vilket gjorde att vi satt ett antal gästar med ett snopet ansikte. Men skam den som ger sig. Kvällen blev över förväntan lyckad när det nu gavs tillfälle för gästarna att få berätta om sina äventyr till havs för kamraterna. Kvällen ville inte räcka till. Och som vanligt smakade Lassés raggmunk med fläsk ypperligt.

Nästa försök, den 22 mars, hade ett 20-tal tappra mött upp för att äta vårkycklingspett. Efter målti-

den försökte backlagsförmannen att övermanna tekniken vilket, med hjälp av div. gästar, slutligen lyckades.



Vi fick äntligen se filmen om kappseglingen runt Kap Horn med en Clipper från 1800 talet och en modern havskryssare från 1980 talet. Intressant och uppskattat.

Vi ses väl på Alberget?

*Pelle Backlagsförmannen*

## HÄLSNINGAR FRÅN FALKEN

”Jag stannar ombord till påsk. Vi ligger just nu till ankars utanför Las Palmas och har avslutat 1: a dags programmen. Skall sätta segel i em och segla loss. Segelexcersis under dagen och imorgon gör vi sista förtöjning i Las Palmas för bunkring etc.

Vi sätter kurs mot Ponta Delgada på fredag kväll eller lördag morgon, ca 800NM. Från Azorerna blir det ett ben till Falmouth (1200NM) och förhoppningsvis är vi där i god tid till hemresa på skärtorsdagen.

Just nu har vi elever från Kalmar praktiska gymnasium, Orust Praktiska och Härnösand kommunala sjöfartsprogram. En härlig samling elever.

Vi har dessutom en maskinelev (APU).

Vi börjar svänga in i det nya att inte ha vpl utan fast anställda kockar och timmerman, helt underbart att slippa börja om varje år att utbilda dem.”

*Jerker Schyllert*

## UNDER SEGEL 1933-1943

Minnen, av Oscar Malmberg 1989

Första delen



### Under segel

På 1930-talet fanns ovanstående rubrik att läsa i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Den infördes på handelssidan varje lördag och angav fredagens middagsposition för de stora seglande djupvattensfartygen som fanns kvar.

Traditionen började i och med att skolfartyget *Abraham Rydberg* startade sin första resa med elever på väg till Australien 1931. Även *C.B.Pedersen* hade telegraf, och ibland kunde man alltså läsa var båda våra återstående djupvattenssegelare befann sig. Men det var ju inte alltid som man med dåtidens telegraf kunde nå Göteborgsradio, och då fick man vänta, kanske tills nästa vecka.

I och med andra världskrigets utbrott 1939 upphörde traditionen. Haven, lanternor och positioner blev, som vi alla vet, mörklagda och efter bästa förmåga hemlighållna, och då ljusen och lanternorna åter tändes efter sex långa och besvärliga år, fanns det inga svenska djupvattenssegelare kvar.

*C.B.Pedersen* hade påsegelats och sänkts på försommaren 1937 i Nordatlanten på hemväg från Australien, och *Abraham Rydberg* som lämnade Göteborg som kriget bröt ut, hade i januari 1943 sålts till portugiserna. Fartyget befann sig då sedan några månader tillbaka i Baltimore där hon lossat en last foderkakor från Santos i Brasilien.

I bakhuvudet på en ”gammal gubbe” finns följande:

*Det finns tre slags människor: de levande, de döda och de som seglar på haven.*

Var citatet kommer ifrån har jag glömt bort, och har inte, trots ihärdigt sökande, lyckats spåra upphovet. En och annan av våra vänner har hört det, men ingen vet var det kommer ifrån. Jag har inte heller kunnat spåra det genom museet i Greenwich och ej heller genom UB i Göteborg.

Enligt en vän, kunnig akademiker och professor, måste ursprunget vara grekiskt, vilket troligtvis är riktigt.

Av ovanstående torde det framgå att det snart bara finns två slags människor kvar, de levande och de döda, ty den lilla och snabbt minskande relikten vi representerar, alltså människor som seglat på haven, är snart borta. Och då är det definitivt slut på den epoken.

Tyvärr får jag väl tillägga.

Att segla är nödvändigt, sade de gamla romarna, och fortsatte med att leva var det inte. Överdrivet kanske, men för de flesta av oss var det av många handa skäl absolut nödvändigt. Vårt klot hade ju upptäckts och kartlagt av sjöfolk, och tack vare det har ju handelsutbytet mellan länderna kommit igång. Och för att göra en lång historia kort, vill jag citera en framgångsrik Rydbergselev härifrån Nordvästskåne:

*Det var i och med sjöfarten som välståndet kom till bygden.*

Och låt mig tillägga, *till hela vårt land.*

I och med första världskrigets slut, var väl i stort sett de stora segelfartygens epok slut. Hamnar var fyllda av sysslösa skepp som snabbt försvann till skrotfirmorna. Här i Norden levde de kvar längre än i många andra länder. Vi hade ju här i vårt Sverige, som väl då kunde liknas vid ett nutida u-land, fortfarande kvar en lag som fordrade att ett blivande sjöbefäl skulle ha tillbringat minst ett år, tolv månader, i segelfartyg. Den bestämmelsen försvann 1936, och därmed fick väl segelfartygen också för vår del den definitiva dödsstöten.

Under 1920- och i början av 1930-talet var vår handelsflotta, sett med dagens ögon, under all kritik. Och det gällde inte bara segelskeppen. Det maskindrivna tonnaget var till största delen andrahandstonnage, inköpt från länder som byggde nya och större, och framför allt effektivare fartyg.

En kanske påtvingad efterblivenhet, delvis beroende på spekulation i sociala missförhållanden, något som vi vida överträffades uti av våra östliga grannländer.

Och då kan man ju ställa frågan, varför gick våra ynglingar till sjöss?

Livet ombord var ju ingen sinekur precis. Det var långa arbetstider, hårt jobb och dålig mat.

Det var väl så enkelt att för de flesta av oss var det enda möjligheten att kunna försörja sig och för andra, mer ambitiösa, en möjlighet till avancemang utan såväl högskole- som universitetsstudier som grundutbildning.

Några andra blev väl av besvikna föräldrar ”skickade till sjöss”. Huvudsakligen för att dessa, föräldrarna alltså, inte orkade eller iddes axla sin uppfostrargärning.

Jag kommer väl ihåg en pappa som överlämnade sin son med orden: ”Den här pojken skall ha stryk, men det går inte mamman med på”. Jag var då förste styrman och grabben behövde inte stryk. Han behövde lära sig att ta för sig själv, vilket han snabbt gjorde trots sin litenhet.

**O**ch hur började det för mig?

Jag var ju uppvuxen på kusten, så att säga med fötterna i vattnet redan från födseln.

Med få undantag bestod det lilla samhället av sjöfolk, och då seglande sådana. Det kapital som kunde skrapas ihop räckte inte till mer än gamla sönderseglade skutor. Med få undantag var de byggda av trä, och det yngsta jag seglade i, ett skonertskepp, var byggt 1882. Men hon var fin och inte ryggbruten, och med vackert språng.

På sin jungfruresa, efter mellanlandning i England, anlände hon till Bahia i Brasilien, och där dog hela besättningen i gula febern, och nytt befäl måste sändas ut.

1929 och nyss fyllda 17 år, var jag bästeman, alltså oexaminerad styrman, i henne och yngst ombord. Jag hade bråttom.

För mig var det alltså segel från början. På vintrarna då sjöfolket var hemma talades det bara om segel. Om långa och motiga resor, och för all del även om motsatsen. En liten bark hade som exempel lyckats göra fem englandsresor ett år. Props från smålandskusten ut, och kol hem. De flesta andra skutorna hade nöjt sig med tre resor. När jag en gång frågade hur befälhavaren hade burit sig åt, svarade han: ”Tur min pojke, bara tur”.

Fartyget, som ansågs vara ovanligt snabbseglande, gjorde enligt hans utsago aldrig mer än tio knop. De höga farter som ibland talas om, har aldrig upplevts av sjöfolk.

**M**in tid till sjöss började på allvar 1923 som yngst i en liten skonare. På sensommaren låg vi till ankars uppe under Sneckersten, strax syd om Helsingör.

Disken, den ankarplats som brukade användas av de stora, var fylld av stora råseglare. Gamla fartyg, men å så vackra!

Jag var helt förtrollad, och det var smärtsamt att bli återkallad till verkligheten av en av de äldre som sade: ”Ja, titta du pojk, för om tio år är den stora råseglarens saga all”. Något som jag inte trodde, men hur rätt hade han inte.

Efter erlagd sjökaptensexamen, blev jag anställd som styrman i Transatlantic. Detta bolag, tillsammans med Broströms och Nordstjernen, hade mer eller mindre förbundet sig att förse skolskeppet *Abraham Rydberg* med styrmän, och i augusti blev jag beordrad att flytta över dit som tredje styrman. Huvudskälet var troligtvis att jag hade segelfartygspraktik, om än i små fartyg. Och för mig var det ju inte en fråga om ”To question why”. Det var bara att lyda. Just då gick det på grund av depressionen tusentals svenska befäl arbetslösa, så jag hade ju tur.

**J**ag kom alltså från gamla sönderseglade fartyg, som på grund av dålig ekonomi dessutom var illa underhållna.

Mathållningen ombord hade lämnat mycket övrigt att önska, men i gengäld så grundlades väl en condition som trots många och svåra försyndelser är ett kapital som ger avkastning.

Att med den här bakgrunden komma ombord i ett stort, väl underhållet och utrustat stålfartyg, var som att komma till himmelriket.

Att därtill få förmånen att till befälhavare få kapten Sune Tamm, förgyllde väl ytterligare det hela. Sune var något så ovanligt som en sjöfarande gentleman. Han var därtill en stor pedagog, och jag är honom tack skyldig och anser honom till stor del ansvarig för min uppfostran. Något som Gull, hans hustru, en gång var vänlig nog att säga han hade heder av.



*Sune Tamm läser av sextanten*

Sune var befälhavare under mina båda första år ombord, och Gunnar Bråkenhielm var förste styrman, och så vitt jag kan minnas hade vi aldrig under dessa år en enda skärmytsling. Vi grundlade en vänskap som fortfarande håller efter 56 år!

Sune lämnade 1935, och så gjorde såväl Gunnar som jag. Sten Hallström blev befälhavare, och jag var erbjuden att bli förste styrman. Något som jag ansåg var att "ta i" lite för häftigt. Så jag protesterade, tackade nej och bad Sune om rekommendation till något av våra stora linjerederier för att jag måste få lära mig något av det vi skulle utbilda eleverna för. Något som Gunnar efteråt sade mig Sune hade uppskattat.

I augusti 1935 mönstrade jag så tredje styrman Lombord i den splittrerna *Nordstjernen*. Vi mönstrade dagen före provturen, och eftersom det fortfarande var fullt av varvsfolk ombord bland annat för städning under natten, var vi förbjudna att ta ombord våra grejor. Något som jag ändå gjorde, ty det var ju inte så trevligt och därtill ganska besvärligt att göra nästa morgon.

Vi skulle gå till sjöss klockan 0700, och då jag anlände vid sextiden på morgonen hade jag oturen att finna befälhavaren samt bolagets inspektör utanför dörren till min hytt. Den var ju låst av mig kvällen före då jag installerat mig trots förbud. Och det renderade mig en ordentlig utskällning av inspektören, som därtill varnade mig att jag var skyldig att ersätta de inventarier som eventuellt saknades.

Ja, det var då det.

Minnena från de olika resorna är många. Och varje resa hände väl något som fastnat mer än annat. I stort sett var ju annars livet ombord enahanda. Väder och vind skiftar visserligen, men det är ändå knappast något som, såvida man inte skriver dagbok, särpräglar.

I "västan" avlöste lågtrycken varandra och som regel befann sig fartyget på "rätt sida", vilket betydde att det varar i ungefär tre till fyra dagar, och när det är över befinner man sig ungefär tusen sjömil närmare destinationen. Varefter det hela börjar om igen.

Men alltid hände det något som skilde den ena resan från den andra, och jag skall i fortsättningen påminna något om en del av dem.

Min första resa i *Abraham Rydberg* 1933-34 var ganska händelselös, och vad beträffande längden medelmåttig. Utresan tog 101 dygn från Outer Gabbard fyrskepp i början av Engelska kanalen till Wallaroo i Spencergulfen, och hemresan 107 dygn till Ipswich i England.

Något dygn efter avseglingen från Göteborg mötte vi västliga vindar i Skagerack, och vi tillbringade några dygn uppe under norska kusten, samt arbetade oss så småningom ut till Lindesnäs där en frisk nordväst gav oss en chans för Kanalen.

I stiltje och med tidvattenström ankrade vi så vid Outer Gabbard några timmar. En laber ostlig, som sedan så småningom gick över på nord, förde oss ut i Atlanten, och efter cirka 20 dygn angjordes Madeira där vi tillbringade två dygn. Säkerligen ett välkommet avbrott för de unga och nya eleverna.

Färden gick sedan vidare genom nordostpassaden och ned till "doldrums", som bjöd på sedvanligt tröttande väder. Svaga och skiftande vindar, samt mycket varmt. Regnbyar till och från, och en av dem med osedvanligt mycket vind. Halva passadstället blåste bort, och jag fick order av Sune att logga. På linan avläste vi 15 knop, vilket är det mesta jag vet att vårt gamla fartyg åstadkommit.

Snart därefter fångade vi sydostpassaden, som snart förde oss sydöver och ned i "Västan".

Australien och Spencergulfen angjordes i frisk eller hård sydväst, och första natten till ankars där vi skulle lossa vår ballast, vill jag minnas att vi hade båda ankarna ute.

Hemresan gick som vanligt över Indiska Oceanen och runt Goda Hopp. Syd om Afrika hade vi den sedvanliga kulingen från väst, medförande dåligt väder ett par dygn. Men runt Udden kom vi i sinom tid och kosan ställdes nordöver.

Norr om Azorerna i moderat västlig vind, fick vi så en förmiddag ett plötsligt vindskifte med ganska mycket vind i en by. Den varade säkert inte mer än ett par minuter, men vi fick helt back och förbramrån knäcktes. Den drog med sig röjelrån som helt bröts av, varefter vinden snabbt dog ut och kom åter från den gamla riktningen.

Det var nitarna på en tvärväxel på förkant av bramrån som inte höll för trycket. Kanske inte så underligt, eftersom rån vid det laget varit med i 42 år.



Då kvällen kom hade vi rätt upp haveriet. Røjelrån var på däck, och bramrån dumpad överbord.

Några dagar senare länsade vi österöver i ungefär 10 knops fart då vi upphanns av *Mauretania*. En påpasslig fotograf ombord i passagerarfartyget tog en bild av oss, och den har sedan mångfaldigats och ägs väl av de flesta som är intresserade av de gamla segelfartygen.

För några år sedan var jag inviterad till middag för att träffa en av eleverna från denna resa. Han fortsatte aldrig till sjöss, men blev av allt att döma en ganska framgångsrik affärsman.

Hans minnen av resan kände jag inte igen. Han påstod till exempel att vi seglat uppför Spencergulfen för bara riggen med en fart av 15 knop. Av incidenten med förbramrån i Nordatlanten hade han ett minne av att fartyget var halvkantrat, och att han tvingats gå armgång uppför lejdaren i kapten.

Han var bergsäker på sina uppgifter, och jag hörde honom senare säga till värden:

”Det är egendomligt med de där människorna som seglat lite mer än andra – de försöker alltid för-ringa det man upplevt ...”

Ja, kanske det.

**M**in andra resa 1934-35 blev lite annorlunda. Sune hade gift sig och Sten Hallström vikarierade till Madeira dit Sune och Gull kommit på sin bröllopsresa.

Resan hade den här gången fört oss norr om Skottland och ut i Atlanten vid Fair Isle, den lilla ön mellan Orkney- och Shetlandsöarna. Nordsjön hade bjudit på disigt väder men god vind, som dock snart tog slut varför vi fick tillbringa några dygn med västlig och sydvästlig vind av varierande styrka.

Men snart bar det av sydöver, väster om Hebriderna och Irland. Efter Madeira fortsattes resan sydöver utan några större händelser, förrän vi var halvvägs mellan Goda Hopp och Australien.

Jag var nu andre styrman och hade alltså 8-12-vakten. En kväll med fint väder och moderat eller laber västlig vind, kände jag plötsligt brandrök.

Vakten låg, som vanligt vid fint väder, utspridd på däck, och jag fick väl liv i några som skulle hjälpa mig att lokalisera var röken kom ifrån.

Jag fann det själv då jag tittade ner i kappen till elevinredningen. Där stod röken vitgrå och tjock som en vägg. Jag blev nästan stel då jag tänkte på de 30 grabbar som låg där nere och sov! Blåste tre vissel, alltså alle man på däck, samt fick fatt i en brandsläckare och hoppade nerför trappan.

Röken kom från ett klädskåp, där en bortglömd trasselsudd orsakat självantändning. Så vitt jag vet hade ingen av de sovande märkt röken. Den hade väl ännu inte trängt in i hytterna tillräckligt. Brandsprutan gjorde snabbt verkan, och den enda skadan förutom klädskåpet var mina byxor som frättes sönder, samt frätskador på insidan av mitt högerlår. Men som väl är har jag alltid haft gott ”läkekött”.

Ett par dagar senare stod jag på eftermiddagen nere i mellandäck på frivakten och gjorde långsplits på wire. Vi hade nämligen hemma i Göteborg under sommaren fått installerat en motorvinsch på midskeppstaket, och så placerad att den skulle kunna användas även för hjulpumpen akter om kryssmasten. För att detta skulle vara möjligt behövdes alltså en drivrem eller ”kabelar”. Ett utmärkt tillfälle alltså att inte bara lära mig själv göra en långsplits på wire, utan även intresserade elever.

Vinden var nordlig, alltså tvärs in om babord, moderat vind och jämnuln luft som absolut inte gav någon varning.

Helt plötsligt överfölls vi då av en svår by med mycket vind. Segelstället var ju det bästa som fanns, vi befann oss ju i västvindarna så det mesta höll och det blev bråttom att dra ner mesta möjliga på kortast möjliga tid.



Vi undslapp som genom ett under ett rigghaveri, och byn varade kanske inte så många minuter. Det är sådant som lätt kan avvasta ett fartyg.



Några dygn senare kom vi på fel sida av ett lågtryck, och i stället för västlig storm fick vi sydostlig sådan.

Då jag övertog vakten klockan 8 på morgonen var skutan ”nedstumpad”. Vi låg alltså bi för tre undermårssegel och förstäng.

Fartyget slingrade våldsamt och tog en och annan sjö över sig, varför vår befälhavare beslöt sig för att länsa nordöver för att komma från stormcentrat och få bättre väder och annan vind.

Allt gick väl bra i ett par timmar då fartyget plötsligt ”hivade till” och vi var säkerligen ganska illa ute innan vi fick satt focken.

För att ytterligare hjälpa henne hålla ”rumpan” mot vinden, stack vi akter ut den grova bogserwiren som fanns ombord. På tampen hade vi najat fast en del kätting.

Det hjälpte, och ett par dygn senare hade allt återgått till ordningen och vi var på väg mot Australien. Men det skämtades ganska grovt om vårt ”gäddrag”, som nog var ett riktigt beslut av vår befälhavare att fatta.

Resan Göteborg-Wallaroo tog detta år 115 dygn.

Hemresan det året blev fartygets sämsta under svensk flagg.

Vi hade 148 dygn från Wallaroo till London. Fint väder och lite vind hela tiden. Jag tror inte att vi ens hade röjlarna fast någon gång, men minnet sviker ju ibland.

Lugnt och makligt hade vi det, men i gengäld så liknade fartyget mer ett lustfartyg än ett fraktfartyg då vi anlände till London.

Efter den sedvanliga lossningen samt intagandet av ballast hade vi en fin sommarresa hem till Göteborg.



**E**tt år senare, 1936, återkom jag så till fartyget, nu som förste styrman och med Sten Hallström som befälhavare.

Anders Heliner, en av mina äldsta och bästa vänner blev andre styrman och Lennart Söderberg blev tredje.

Detta blev utan tvivel det år då jag trivdes bäst till sjöss, och jag vet att Sten Hallström tyckte samma. Tyvärr kom inte Sten lika bra överens med de båda övriga styrmännen, och jag fick alltså den delikata uppgiften att stå mitt mellan de båda lägren. En vansklig uppgift, som jag tror jag klarade ganska bra.

Sten var ju en underbar man – god sjöman och befälhavare, och följande två historier kan säkert belysa den saken:

På vägen ut till Madeira var min hustru med. Vi var nygifta och Sten var väldigt vänlig. En natt på hundvakten hade Lennart, alltså tredje styrman, fått back. Det var lite vind och han visste inte hur han skulle klara upp situationen så han purrade mig och bad om hjälp, vilket han givetvis fick.

Efter lite brassande så var allt bra igen, men då visslade det i talröret från skepparens koj. Då jag svarade blev det först tyst, och så sade han: ”Det är ju inte din vakt. Vad är det som har hänt?”

Jag berättade att jag hjälpt till att få fullt igen i alla segel, och ingenting mer nämndes vare sig till mig eller Lennart.

Nästa händelse jag skulle vilja nämna hände nere i ”västan”. Jag hade tagit över vakten klockan 4 på morgonen. Fallande barometer och mycket vind med tecken till vindskifte, vilket mycket riktigt kom vid femtiden på morgonen. Bramseglen åkte in och vi länsade med god fart österöver för sex märssegel och fock och några stagesegel.

Sydvästen, sin vana trogen, ökade och i byarna var hon, fartyget alltså, svår att styra. Två man till rors, och jag började nog fundera på att bärga kryssövermårsseglet.

Men jag ville inte. Jag kom nämligen ihåg ett samtal jag haft med min far, en gammal skutskeppare. Jag hade frågat honom när egentligen befälhavaren borde vara med och bestämma segelföringen. Han sade då: ”Ja, blir det en fråga om underseglen så bör han nog tillfrågas.”

Och märsseglen var i mitt tycke undersegel, så efter lite diskuterande med mig själv och efter ny ganska hård by, så blåste jag ned till Sten och sade: ”Sten, vinden har skiftat och den är ganska hård i byarna. Hon är svår att styra och jag funderar på att ta kryssmårsseglet”. Han svarade då: ”Hade jag varit i dina kläder så skulle jag ha gjort det för länge sedan”.

Och så var det. Han skulle aldrig lägga sig i vad förste styrman gjorde. Han hade förtroende.

Såväl ut- som hemresa avverkades på 112 dygn, och på hemresan angjorde vi först Falmouth där vi erhöll order att lossa i Barrow in Furness, en hamn belägen uppe i Irländska sjön. Därifrån bogserades vi till Ayr i Skottland, där vi lastade 2000 ton kol till Malmö.

Om resan i övrigt är väl endast att tillägga att vi endast hade, om jag minns rätt, 28 elever. Något som tillsammans med det faktum att förste styrman var ung och fordrande, kanske gjorde att det ibland kunde bli rätt jobbigt. Jag tror mig veta att åtminstone en av eleverna fortfarande är trött, och anser sig illa behandlad. Kanske med rätta, men någon del av hans elände berodde säkerligen till en stor del på honom själv.

Under vistelsen i Malmö lämnade Sten Hallström för att bli befälhavare i Axel Wennergrens lustjakt *Southern Cross* och strax därefter utnämndes jag till befälhavare. Inte så lite skrämmande för en yngling som ännu inte fyllt mer än 26 år.

Utnämningen uppmärksammades och i en tidning här i Sydsverige ifrågasattes lämpligheten av att låta en så ung man överta befälet i vårt skolfartyg.

En kommentar till den artikeln kom då från en gammal sjökaptens nere i Malmö som sade: "Har pojken inga andra fel så är det väl bra. Ungdomen lär han ju snart växa ifrån".

Och så här mer än 50 år senare kan man ju fråga sig – ungdomen, ja, vart tog den vägen?

Men bakom beslutet fanns båda tidigare befälhavarens fulla stöd och förtroende.

Men jag hade bekymmer så det räckte, och det mer än väl. Jag hade inga styrmän, och segelutbildade sådana växte ju inte längre på träd, färdiga att plocka.

Ny steward och ny båtsman måste även skakas fram. Inte heller det någon lätt uppgift, ty det var vid det här laget ont om yrkesfolk med kunskap om "windjammers".

Men åtminstone med steward hade jag tur. Jag fick Ernst Schönbeck tillbaka. Han hade varit med ett år tidigare, den första skolskeppsresan, men inte trivts med någon av det övriga befälet.

Han visade sig vara helt ovärderlig för mig, och jag kunde med fullt förtroende lämna provianteringen i hans händer. Ernst stannade ombord "to the bitter end", och vi avmönstrade samtidigt i Baltimore 1943.

Andre och tredje styrman blev två före detta Rydbergselever, men ingen av dem hade mer segelfartygspraktik.

Andre styrman hade jag lärt känna tidigare. Han läste nämligen sin skepparexamen "tremånadern" då jag läste styrmansexamen, och vi bodde hos samma inackorderingstant.

Tredje styrman hade varit elev då jag var tredje styrman. Bra grabbar båda, men deras praktik och kunskap lämnade ju en hel del övrigt att önska. Ingen av dem hade någonsin brassat på egen hand, så det var mycket att lära ut.

Förste styrman, som jag så småningom lyckades få fatt i, var betydligt äldre. En god sjöman med mångårig segelfartygspraktik både som styrman och "för om masten", men kanske med en uppfattning om befälsföring som inte alla gånger passade i ett skolfartyg. Men det skulle visa sig senare.

Inte heller denna resa var elevantalet fullt, och för första gången hade vi tre engelska elever ombord.

Vi provianterade i Helsingborg och tog emot provianten liggande till ankars på "Disken", den hävdvunna ankarplatsen för långfartsskutor. När vi var segelklara och provianterade gick så en förmiddag vinden över på sydväst, och vi gav oss iväg.

Lappegrund, det lilla fyrskeppet som fortfarande var kvar, passerades klockan 1400, och vid midnatt och 8 glas rundade vi Skagens fyrskepp. En distans på 120 sjömil, vilket hade givit oss en medelfart upp genom Kattegatt på 12 knop.

Vinden hade under tiden friskat och röjlarna hade bärgats tidigare på kvällen. Efter Skagen styrde vi bidevind i ökande sydväst. Bramseglen kom in strax efter midnatt och klockan 0600 var vi uppe under norska kusten. Det blåste då kuling och vi låg till för tre undre märsssegel. Så gjorde även *Viking*, som vi lyckats segla ifatt.

Under norska kusten blev vi i fyra dygn med hård västlig. Ett evigt halsande och brasshalande samt ombändning av segel som enligt förste styrman var nödvändigt.

Och så startade den första skärmytslingen mellan försten och båtsman.

Och jag själv då? Jo tack, jag hade upptäckt att jag var ensam. Tidigare hade det varit bra då det fanns någon över som hade ansvaret, och som man alltid kunde hänvisa till eller överlåta besluten åt.

Men allt har ju en övergång, och så småningom hade vi arbetat oss ut till Lindesnäs. Där blev det frisk nordväst, så det var bara att hala upp i brasarna och plocka på segel med kurs på Kanalen.

Vi passerade Dover i regntjocka 7 dygn efter det att vi lämnat "Disken". Men senare den dagen, vi befann oss då ute vid Beachy Head, fick vi sydväst med regn, och det var bara att bita i det sura äpplet

och börja kryssa. Och kryssa det gjorde vi – Kanalen ut på fyra dygn!

Lasse Baecklund, som då var förstaårselev och förde dagbok, sa till mig en gång att vi under tiden hade vänt 56 gånger. Jag vet att det var dåligt med skinnet i händerna på många av eleverna.

Vi hade väl det besvärligt alla, nybörjare som vi var, var och en på sitt sätt. Mest synd tror jag att det var om min hustru Millicent. Jag hade ingen tid över för henne, men klok som hon var hoppades hon på bättre tider och även hon vande sig vid sjölivet så småningom.

Och så blev det Madeira efter 17 eller 18 dygn. Millicent lämnade här och vi fortsatte efter det sedvanliga uppehållet på två dygn.

Utresan till Australien, inklusive uppehållet i Madeira, tog 115 dygn och hemresan 120 dygn. Den gång lossade vi i London.

Enligt en engelsk författare var hemresan ”utterly devoid of incident, and she only needed to reduce sail once during the entire passage. Fair winds and royals all the way may have been the old toast to the homeward-bounder, but it could make for a rather boring trip”.

Men vi hade säkert händerna fulla hela tiden.

Nästa resa till Australien har jag beskrivit lite utförligare i ett litet häfte som jag skrev till fjolårs-träffen med den elevkullens 50-årsfirande, och det får räcka med att bifoga den.

**O**ch så var det 1939.

Under sommaren och uppehållet på Eriksberg hade vi gått över storriggeren som allt sedan haveriet på hemresan 1936 givit mig bekymmer.

Storstängstaget förnyades och alla barduner bändslades om. Jag kom tyvärr aldrig underfund med felet, eller varför, men särskilt på ballastresorna slackade riggen upp. Detta var ju inte bra i svår slinger, något som det kunde bli ibland.

Detta i sin tur berodde troligtvis att fartyget var så styvt. Hon kunde ju stå på rät köl utan ballast. Ja, i Australien seglade vi ju in till kaj tomma från den plats där ballasten lossats.

Och så blev det augusti. En ny kull elever kom ombord, däribland sex engelska och fyra från Holland. Vi dockade, bottenmålade och bogserade ut till Rivöfjorden där vi som vanligt brukade tillbringa den sista veckan med att göra ordentligt sjöklart.

Ballasten stämplades, seglen bändes och eleverna tränades så gott det gick för att klara upp den första tiden till sjöss hjälpligt.

Livbåtsmanöver utfördes varje dag, och i mitten av den sista augustiveckan ansåg vi oss klara. Att ett nytt världskrig stod för dörren var uppenbart, men ingen visste när, och det blev bestämt att vi skulle gå till sjöss lördagen den 2 september.

*Fortsättning i kommande nummer*

## KALENDARIUM

Årsmönstring	1 maj
Sydkustens backlag	12 maj
Beckbyxans dag	17 juli
Tall Ships Race, Halmstad	5-8 augusti
Manusstopp nästa Skeppssorder	9 september
Skeppsholmsdagen	11 september

## FLYING CLIPPER

På [www.youtube.com](http://www.youtube.com) finns en film om *Flying Clipper* i Medelhavet 1962. Den är i nio delar med en total speltid om 83,5 minuter. Tyskt tal. Kapten Skoglund förekommer i en del scener och några fina bilder av *F.C.* för fulla segel finns. Annars mest om hamnuppehållen samt bilder från ett amerikanskt hangarfartyg. Sök på ”Flying Clipper 1962”.

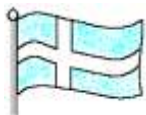
## MÖNSTRINGSAVGIFT

Vi saknar ett antal avgifter för 2011. Detta kan bero på att inbetalningsdatumet är ändrat jämfört med tidigare år. Numera är 15 mars senaste datum. Vi skickar med en påminnelse med detta nummer till de Gastar som missat detta och hoppas på betalning senast 20 april. Avgiften är 200 kronor.

*Redogöraren*



Arbete i kanadensiska barken Picton Castle



## FLAGGAN I TOPP

### April

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

### Juni

13 Ulf Carlsson	65	O
15 Ulf-Christer von Rosen	75	O
16 Staffan Wettre	70	V
26 Sven Bengtsson	75	S
26 Sölve Larsby	70	O
29 Lars Ivan Zimmerman	70	V

### Juli

14 Gösta Olsson	65	O
29 Anders Vilhelm Forsberg	80	O

### Augusti

5 Owe Nordström	75	O
17 Bror Olsson	65	V
26 Håkan Gustaf Granander	65	O

### September

16 Anders Atterberg	70	O
17 Lars Johnson	70	O

## 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
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	<b>specialpris</b>	60:-
Slipshällare		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 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.