



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
FÖR  
BESÄTTNINGEN  
RYDBERGSGASTARNA  
Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 91  
Nr 4

Redaktion  
Johnny Lund  
Lars Bergman

Ansvarig utgivare  
Sten Gattberg

November  
2023

## KAPTEN HAR ORDET

### Rydbergsgastar!

I år är det 70 år sedan *Gladan* och *Falken* tillsammans seglade till Västindien med Rydbergselever. Samarbetet med Marinen fortsatte efter de goda erfarenheterna från 1952. Eleverna mönstrade på *Älvsnabben* för resan till Las Palmas dit skonerterna två veckor tidigare påbörjat seglingen med officersaspiranter.

Från Las Palmas sattes kursen mot Kap Verdeöarna: Björn Atterberg, FC *Falken*, berättar: ”Vi satte segel och styrde ut ost om Gran Canaria för en ganska laber NO. Vindarna var här som i övrigt runt öarna ganska variabla och svaga, för att på läsidorna helt försvinna. Det ständiga diset gör också navigeringen rätt besvärlig i närheten av land.

Men vi fångade inom ett dygn den hyggliga NO-passaden och började lägga undan distanser i loggboken. Rätt sydvart, och krossade nya latituder med varmare väder varje dag. Kläderna åkte av, och man fick en försmak av tropikerna. Eleverna började också få hum om rutinen, men styrde ännu uruselt och VO måste hålla ett synnerligen vakande öga på rorgångarna för

att förhindra onödiga gippar. Det går inte alltid ostraffat med en en-tons bom och 160 m<sup>2</sup> stor-segel.”

Eleverna som nu är på väg sydvart, liksom vi som gjort det tidigare, har nog samma känslor när ”lätnader i klädseln” beordras. *Gladan* har fått nya elever i Lissabon, *Älva* med nya elever lämnade Málaga och *Gunilla* lämnade Tanger. Alla på väg mot Kanarieöarna och alla med målsättningen att fördjupa elevernas kunskaper i sjömanskap. Vi gamla Gastar gläds åt att segelfartygsutbildningen fortsätter!

Det finns nu möjlighet att med bidrag till Besättningens konto skicka en hyllning eller ett minne. Ett Minnesblad med tack har tagits fram för att användas som tack för gåvor/donationer som kommit Besättningen till del. Influtna medel föreslås komma ungdomar till nytta. Det görs i samarbete med Stiftelsens Direktion.

Gastar önskas en God Jul och ett Gott Nytt År. På återseende i vinterns och vårens Backlag!

Årsmönstringen 2024 kommer att hållas **den 5 maj**, den första söndagen i maj, på Nya Djurgårdsvarvet efter beslut vid årets Mönstring.

REKRYTERA MERA! – uppmanas Gastarna göra. Nästa generation är efterfrågad!

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

*Sten Gattberg*

## Kalendarium

Backlag Ost	torsdag	23 november
Backlag Ost	onsdag	14 februari 2024 (prel.)
Backlag Ost	torsdag	21 mars 2024 (prel.)

*För den som önskar förkovra sig i skutseglandets ädla konst följer här ett alternativ./Red.*

## **Anmäl dig till SCHOLARE - utbildning för vetgiriga skutseglare!**

**Välkommen till en ny säsong med fortbildning via studiecirkeln Scholare vt24!**

Scholare är samlingsnamnet för en studiecirkel med syfte att gemensamt utbilda besättning på skolsegelfartygen *Ariel*, *Constantia*, *Ellen* och *Shamrock*, som startade 2016.

Innehållet i studiecirkeln Scholare kan variera från termin till termin beroende på vem kursledaren är men kursansvariga har enats om vissa fokusområden som är gemensamma för alla fartyg.

**Redarna bakom Scholare organiserar gemensamt utbildning i:**

- Grundläggande fartygskunskap (skrov, rigg, maskin, historia)
- Säkerhet ombord ett segelfartyg
- Sjömanskap och sjömaning
- Ledarskap och pedagogik
- Kundbemötande och teambuilding-kunskap

Varje utbildningstillfälle innehåller normalt en del teori, en del praktik och en del lättare samvaro.

Vedertaget och riktigt sjöspråk används i all utbildning.

Målet för utbildningen är att kunna sprida den praktiska och teoretiska erfarenhet som finns samlad hos seniora besättningen på våra fartyg, underlätta besättningsutbyten mellan fartygen och höja nivån av professionalitet och bemötande på såväl skolegelfartyg som föreningsfartyg.

Kursansvariga:

*s/y Ellen*: Kiki Beije,

*Constantia*: Hakon Malmborg,

Skeppsholmsgården: Bengt Lundin

Beckholmens dockförening, sektion ost SSF: Li Solvika

För kontakt med samtliga, kontakta: [scholare@syellen.se](mailto:scholare@syellen.se)

Vill du ta del av mer information om Scholare och anmäla ditt deltagande till studiecirkeln, skicka kontaktuppgifter till: [scholare@syellen.se](mailto:scholare@syellen.se)

Inkludera: Namn, ålder, e-mail, telefonnummer, tidigare erfarenhet/seglingserfarenhet och dina förväntningar på kursen.

## Kursprogram

### Våren 2024

Torsdagar 17.30-20.30

Tema: Manövrering och segelhantering

Detta tema vänder sig till dig som är befäl eller under upplärning att bli styrman/skeppare. Vi hoppas att få en diskussion kring alla slags manövrer för segel och motor, teoretiskt och praktiskt, och inte minst säkerheten kring dessa.

Ansvarig för samtliga tillfällen: Hakon Malmborg / [hakon.malmborg@gmail.com](mailto:hakon.malmborg@gmail.com)

1 februari Beckholmen

Manövrering för propeller och segel.

22 februari Beckholmen

Säkerhet på däck.

14 mars Beckholmen

Ledarskap. Kommunikation och samarbete ombord.

4 april Ombord i något av fartygen

Praktisk manövrering, ordergivning m.m.

Anmälan och mer info: [scholare@syellen.se](mailto:scholare@syellen.se)

Ange "Scholare" i ämnesraden.

Länk till Scholares Facebooksida: [www.facebook.com/groups/143996782965022/](https://www.facebook.com/groups/143996782965022/)

## Några fler gamla bilder

*Abraham Rydberg* i okänd hamn, någon gång på 1930-talet. (Kan möjligen någon av gästarna identifiera plats och tid?/Red.)



## Slutseglat!?

För 5 år sedan mönstrade jag av den holländska 3-mastskonaren *Oosterschelde* på Cap Verdeöarna. Då var jag 75 år (jag fyllde faktiskt år ombord och blev vederbörligen firad). Jag tänkte då att nu var det väl slutseglat för min del. Men så fick jag nys om att den brittiska briggen *Eye of the Wind* väntades till Göteborg nu i sommar. Det fanns en ledig koj kvar ombord och den lyckades jag boka.

Briggen *Eye of the Wind* byggdes 1911 som tvåmastad märsegelskonare vid det berömda Lüring-varvet vid floden Weser i Tyskland, och namnades till *Friedrich* efter den tyske redaren. Efter en tid såldes hon till Sverige och omnamnades till *Merry* och seglade sedan under svensk flagg i 30 år med hemmahamn i Stockevik på Tjörn. Hon seglade i fraktfart och sommartid även på sillfiske runt Island.



*Eye of the Wind*

Jag var långt tidigare bekant med *Merry*. 1970 råkade hon ut för en maskinrumsbrand som totalförstörde henne invändigt. Skrovet av stål ankrades upp i Billdals skärgård, söder om Göteborg, som ett utdömt vrak. Jag minns henne mycket väl då jag tillbringade många somrar i Billdals skärgård.

År 1973 inköptes *Merry* av en grupp engelska entusiaster (bl.a. en sedermera vän till mig), restaurerades och riggades till brigantin med namnet *Eye of the Wind*. Som *Eye of the Wind* seglade hon 2 varv jorden runt och rundade bl.a. Kap Horn.

Ekonomiska bekymmer gjorde att hon såldes till först Danmark, med Gilleje i aktern, och senare till tyska ägare, men under brittisk flagg ("the red Duster") med hemmahamn Jersey.

Besättningen ombord bestod av 10 personer. Befälet var i 40-årsåldern medan manskapet bestod av flickor i 20-årsåldern, som var mycket kompetenta. Vi andra 12 personer ombord var s.k. paying crew och förväntades hjälpa till med alla vanliga sjömansarbeten. Så vid 80 års ålder förunnades det mig att åter igen få hala i brassar, gigtåg och gårdingar. Detta gick utmärkt då jag länge varit en flitig besökare på olika gym och tränat. "Eye" seglar på sommarhalvåret i europeiska farvatten, men under vinterhalvåret blir det karibiska vatten.

Slutseglat eller? Några av mina vänner tycker att jag vid min ålder inte skall vara ute och "härja" på havet utan sitta hemma i en gungstol och dricka portvin. Nu har jag ingen gungstol men dricker gärna portvin, men ännu hellre en trippeldestillerad irländsk whisky. Så vem vet?

*Lilla Edet 230927  
Stephan Gyllenhammar  
Jubelgäst*

## Spökar gaster?

I äldre folktro var *gastar* en benämning på illasinnade spöken som vistades i skogar och ödemarker, nattetid ofredande vandraren och upphävande hemska skrin (därav verbet *gasta*). Ofta anseddes de som gengångare av mördade eller på annat sätt våldsamt omkomna personer som inte blivit begravda i vigd jord, i synnerhet av mördade odöpta barn.

På danska och norska heter det *gast*, möjligen lånat från östfrisiskans *gäst*, samma ord som högtyskans *geist* och engelskans *ghost*, spöke.

Men *gast* kan också vara en besättningskarl (eller kvinna) som är avdelad till någon särskild förrättning ombord, t.ex.

*märsgast*; även allmännare *matros*, i mindre fackmässigt språk i synnerhet om sjöman i segel- eller motorjakt som biträder vid olika slag av göromål ombord, *kuttergast*.

Liksom danskans *gast* av nordtyska och holländska *gast*, motsvarande högtyskans *gast*.

Bruket av *gast* som spöke finns belagt i svenskan från mitten av 1500-talet medan *gast* som besättningsman tycks komma först i slutet av 1700-talet.

*Rydbergsgast* = *Rydbergsspöke* är således helt riktigt, men med tillägget *Besättningen* försvinner tvetydigheten.

Lars Bergman



## Ostkustens Backlag på DVÖ

Onsdagen den 25 oktober var det dags för höstens första Backlag på Drottning Victorias Örlogshem. Hösten hade kommit och tunnelbana och bussar upphörde följaktligen att fungera. Trots det lyckades 25 gästarna ta sig till Blasieholmen. En sjöman tål motvind.

Kvällens föredrag var synnerligen uppskattat. Lars Nylén gav en spännande skildring av Roslagens Segelsjöfart. En historisk epok med färgstarka människor, entrepre-

nöranda och en mängd seglande fartyg av olika slag.

Vid dukat bord intogs, som vanligt måltiden med dryck, sång och trevlig kamratlig stämning.

En lyckad afton på DVÖ!

Nästa Backlag blir torsdagen den 23 november

Anders Isberg  
Backlagsförman Ost

## Min första segling som FC

(Ur ”Marinens skonserter – med Gladan och Falken de första 50 åren”)

*Björn Atterberg berättar:*

1949 var jag nämnd fartygschef och skulle inkomma med förslag på färdplan för en skonert, Gladan. Från nattåget från Stockholm styr jag kosan mot Högvakten och Varvet med avsevärt bagage.

Ombord var redan påriggning igång under ledning av förman Roos på tackelkammaren, med bistånd av folk som min 1. Officer, C-G Bager, avdelat. Jag hade aldrig tidigare träffat Cogga (Cåga), som kom från krigsminsvepningen och var väl insatt i marinterminologi och gällande reglementen. Något jag inte led av på grund av min civila bakgrund som fd reservare och allmän olust inför ämnet Organisationslära på Sjökrickan. Nåväl, jag fick lära mig *the hard way!*

Samma frågor som jag ställde mig på Gladan när hon låg på slipen, ställde jag mig nu när jag hälsat på Cogga och gått och ställt mig längst akter, kikande föröver. Vilket nice litet skepp!

Under tiden jag stod där och glodde, respektlös utåt men omtumlad inombords, lämnade Cogga av sakernas tillstånd och dom var inte så ljusa. Men hans förslag till åtgärder verkade klara och koncisa och så började ett varaktigt, gott samarbete oss emellan.

Vid rundvandring i fartyget kom jag till byssan i förliga däckshuset, tittade in på den lätt skamfilade gjutjärnsspisen och

kallade på Redogöraren. Jag frågade om han någonsin lagat mat på en dylik? Lite svävande på målet medgav han att så var fallet. Men när den första osäkerheten lagt sig hos Redis, som vi kallade vår Redogörare, kröp det fram att spisen nog var mer eller mindre olämplig för sitt ändamål, att laga mat till 50 man! Tjugo portioner var nog på sin höjd vad man kunde framställa på en gång, menade Redis när han tänkt efter en stund. Det lät ju inte bra precis. Vi letade fram provtursrapporten och där stod att spisen var totalt olämplig, men nu står den där lika förbannat! Vad göra?

Vi lämnade så småningom Karlskrona och seglade mot Malmö och när vi lagt till vid Smörkontrollen i Skånemetropolen meddelade kocken: Spisfan har spruckit! Vi fick äta torrskaffning i tre dagar, medanintendenturförvaltningen lät införskaffa en ny och något större spis. Samtidigt fick dom svara på arga frågor ställda av Chefen för Sjömansskolan, vars elever vi seglade med, och som underhand blev införstådd med våra problem.

Några timmar före avgång, måndag morgon från Malmö, kom Cogga smygande med ett signalmeddelande. ÖB avser inspektera Gladan kommande onsdag. Inkom med förslag avgångshamn och tidpunkt.

ÖB, general Jung, är min nye styvfar, undslapp det Cogga och han såg mycket skyldig ut. Han hade antagligen inviterat den nye farsan vid någon familjemiddag i det Bagerska hemmet. En besvärande tystnad följde. Cogga gick iland till telefonstationen med ett förslag om utgångshamn, Varberg kl 1000 kommande onsdag. Då kan vi lätt sätta av honom under eftermiddagen eller kvällen. Sagt och gjort, Cogga stack iland efter en teatervisning om att: Vi bjuder Gubben på en bra lunch med snaps, jag går till Systemet på vägen! Då blir han hanterlig!

*Fortsättningen finns att läsa i Skonertboken*

## När Skonerterna blev moderniserade 1970

Inför sommaren 1970 genomgick *Gladan* och *Falken* en både välbehövlig och välkommen modernisering. Sedan provturen 1947 var det bara huvudmotorn som bytts ut och den kokseldade spisen ersatts med en oljeeldad.

En anledning var att skonerterna 1968 deltog i Tall Ships Race med start i Göteborg med målgång utanför Kristiansand efter rundning av Fair Isle. Bland deltagarna i skonerternas klass, sågs *Sir Winston Churchill*, *Malcolm Miller*, *La Belle Poule* och *L'Etoile*. På *Gladan* var Anders Forsberg FC och på *Falken* Håkan Wermelin. *Gladan* blev etta och *Falken* tvåa efter tät kappsegling över Nordsjön.

Den uppmärksamhet som skonerterna då fick, ledde till marinchefens beslut att modernisera *Gladan* och *Falken*. Sjösäkerhetskrav och teknisk utveckling i kombination med anpassning till modern materiel och slitage var styrande.

### *Ombyggnad och rustning*

Rustning och riggning gick våren 1970 samtidigt som Karlskronavarvet slutförde de omfattande arbeten med modernisering av skonerterna. Det som mötte de bägge fartygscheferna Erland Sönerstedt och Sten Gattberg, med Erland som divisionschef, var både omfattande och spännande.

Ett 220-volts nät hade installerats vilket gav möjligheter för en mängd förbrukare. Bara det utökade antalet belysningspunkter/lampor från tidigare 52 till kojbelysning för alla! I alla utrymmen fanns nu ett efterlängtat ventilationssystem. Salt-, söt- och spillvattenpumpar var installerade med handfat i befälshytterna i stället för de gamla kommoderna.

I byssan var förändringarna stora: En stor elspis ersatte den gamla kokspisen varför de två skorstenarna (lä- och lovart-) var ett minne blott. Vad värre var – de två fotogendrivna, kardanskt upphängda stormköken var bortmonterade! Det ena lyckades vi återfinna på en skrothög. Ett modernt kylskåp ersatte det gasol drivna som

bara fungerade på ena bogen. Nere på trossbotten fanns nu en frysbox – vilken lyx! Därmed var ”kockefalls” saga all! Det var den enda ändringen i riggen.

På halvdäck fanns en modern logg och ett modernt ekolod. Kvar för utbildning finns förutom magnetkompassen, både skäddlogg och handlod. I gunrummet, navigeringshytten, placerades ett PPI för den radarantenn som var monterad på en båge ovanför styrbords gångbord utan skyddande huv. Tidens teknik medgav inte större avstånd mellan antenn och PPI. En VHF monterades i nedgångskappen. Till den fanns en separat antenn som kunde hissas i ett sejnfall under bardunspridaren för bättre räckvidd. En helt ny radioanläggning installerades i radiohytten om styrbord i nergångskappen till trossdäck.

Nere på trossdäck hade en hel del ändrats. Underbefälshytten om styrbord var borttagen. I stället hade en hytt för fyra ubef byggts styrbord akter i förliga trossbotten. Babordshytten inreddes som ubefmäss. För om kättingboxen fanns utrymme för torrproviant.

All den nya utrustningen krävde kontinuerlig elförsörjning varför två nya hjälpmotorer installerades. Det innebär att tiden för den ”tysta” seglingen var slut!

#### *Glimtar från sommarens seglingar*

Seglings- och utbildningsplanen som var uppgjord, blev under rustningen delvis ändrad. Vi skulle delta i årets Tall Ships´ Race med start i Plymouth och målgång vid Santa Cruz de Tenerife! Det var dåvarande ÖB adjutant, kommandörkapten Christer Fredholm, som lyckats övertala marinchefen i det lämpliga att delta. Det hade vi i besättningen inget emot. För första gången sedan 1956 skulle det bli Atlantsegling. Nu gällde det att beställa sjökort och övriga publikationer för Atlanten. Vidare gällde det att studera väder och strömmar och många andra förberedelser. En viktig förutsättning var att ett besättningsbyte skulle kunna genomföras på Teneriffa. Efter många om och men ställde Flygvapnet upp med en Hercules.

Efter två elevperioder och semester är vi fullbunkrade. 23 aspiranter plus fem SVK-elever är inmönstrade på *Falken*. Med som kadettofficer är Anders Friberg när vi kastar loss den 16 juli. Seglingen går genom Kiel-kanalen där vi bunkrar en del godsaker, bland annat oxfilé som placeras i frysboxen för framtida behov.

Seglingen till Plymouth genom Dover Strait drabbades vi först av att stortoppsegel hals vid en vändning hamnade över radarantennen som startats i dimma. En säkring behövdes men den fanns på *Gladan*! Nåväl terrester navigering i dimma kräver sin man. Ut från kusten till tidvattnet vänder och sedan in under land tills vi hör sjöfågel och tidvattnet är med. Sedan ut igen.

Senare, under den krävande kryssen lossnade spisen från sina fästen! Kockarna, Brassan och en Skeppare fick med hjälp av tampar och talja spisen på plats igen. Det kändes skönt att under tiden ha det bärgade stormköket i beredskap!

Från *HMS Britannia* ledde Prins Philip starterna. I klass A startade råseglare som *Gorch Fock*, *Christian Radich*, *Statsraad Lehmkühl* och *Sagres*. *Gladan* och *Falken* i Klass B startade en halvtimme efter klass A-fartygen tillsammans med *Malcolm Miller*, *Stella Polaris*, *Urania* och tre till.

Seglingen drog ut på tiden i flera stiltjeperioder så FP (fartygsintendenten) såg provianten tryta. Men i frysen fanns ”nödproviant” – oxfilén backades ut kvällen före målgång till elevernas förtjusning.

Efter 13 dygn och 2 timmar passerade *Falken* mållinjen med en fart av 13,5 knop efter 1 500 n.m. segling med en medelfart på 4,8 knop. Placeringen blev tvåa i klassen efter den italienska bermudayawlen *Stella Polaris*, en havskappseglare. Trea blev *Urania* och fyra *Malcolm Miller*.

Det var en betydligt bekvämare seglings-sommar i de moderniserade skonerterna, men med hjälpkärta brummande!

*Sten Gattberg*



## FLAGGAN I TOPP

### December

24 Lars-Olof Johnson 80 S

### Januari 2024

7 Karl Bertil Karlholm 85 V  
9 Göran Granath 80 O  
18 Bengt Sjöberg 85 O

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Befälets adress finner Du i rutan här intill.

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till [anders\\_rudin@yahoo.com](mailto:anders_rudin@yahoo.com)

## MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2023 är 250 kr, för juniorgästar 125 kr. Pg 5 50 60-5. Glöm ej ange ditt namn.

## SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund  
Stockholmsv. 62  
122 62 ENSKEDE  
kkjolu@gmail.com  
070-200 80 75

Lars Bergman  
lars.h.bergman@gmail.com  
070-590 44 23

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



### Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>	60:-
Engelsk sjömanskniv	1.350:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Korrespondenskort fyrmastbarken, med kuvert, 8 st	150:-
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

Allt kan beses på vår hemsida

[www.rydbergsgastarna.se/slabbkistan](http://www.rydbergsgastarna.se/slabbkistan) och beställas från kansliet.

Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgästarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 50:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

Bårtäcke (blått) med Besättningens emblem finns för utlåning. Kontakta 1:e Styrman.

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 7382
	sten@famgattberg.se	
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 3361
	f6abian@icloud.com	
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 3038
	hakan.granander@gmail.com	
3:e Styrman	Anders Rudin	070-795 8596
	anders_rudin@yahoo.com	
Båtsman	Jan Persson	070-379 4880
	drjan.persson@gmail.com	
Kock	Michael Jorsback	070-218 2260
	mikjor@gmail.com	
Matros	Nils Larsson	073-962 6399
	nickel@telia.com	

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 0320
	anders.t.isberg@telia.com	
Sydkusten	<i>vakant</i>	
Västkusten	Ola Manhed	073-697 3608
	olamanhed@gmail.com	

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	<a href="mailto:info@rydbergsgastarna.se">info@rydbergsgastarna.se</a>
Hemsida	<a href="http://www.rydbergsgastarna.se">www.rydbergsgastarna.se</a>
Ekonomi, fakturor	c/o Anders Rudin Karen Blixens Gata 7 168 44 BROMMA