



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

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

Årg. 92  
Nr 1

Redaktion  
Johnny Lund  
Lars Bergman

Ansvarig utgivare  
Sten Gattberg

Januari  
2024

## **KAPTEN HAR ORDET**

### **Gastar!**

*Ett Gott Nytt År tillönskas Besättningen.*

Vintern har tagit ett rejält grepp om Sverige. Köldrekord i norr och stora snömängder i söder. Alla fem isbrytare är i tjänst, främst i Bottenviken. Ale är i Väneren. Dessutom är reservisbrytare insatta. Mälaren och Stockholms skärgård är isbelagda (skrivet 14 januari).

Alla önskar vi ett bättre år 2024 än 2023 men om det vet vi ytterst lite. Men om vi håller oss till vad vi själva kan påverka, hittar vi kommande Backlagsträffar och inte minst **Årsmönstringen 5 maj**, den första söndagen i maj. Detta för att undvika strul med trafik som präglat 1 maj.

De seglande skolfartygen mönstrar sina elever, några som *Gladan*, *Gunilla* och *Älva* har redan kommit till varmare breddgrader. Det börjar likna "normalår".

*Skeppsorder* fortsätter att komma ut med fyra nummer om året både i pappersformat och digitalt. Redaktören Johnny Lund tackar för insända bidrag och tar gärna emot flera.

Förutom denna *Skeppssorder* kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se).

*För att inte missa något – betala mönstringsavgiften 250 kr före 30 april! Glöm inte namnet! Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen den 5 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 någon som är behörig 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*

## **Mönstringsrullan 2023 – Uppdatering**

### Sida 3

Båtsman	Jan Persson Stenmovägen 17	141 31Huddinge 070-379 48 80 <a href="mailto:drjan.persson@gmail.com">drjan.persson@gmail.com</a>
---------	-------------------------------	---

Kock	Michael Jorsback Häckvägen 11	132 43 Saltsjö-Bo 070-218 22 60 <a href="mailto:mikjor@gmail.com">mikjor@gmail.com</a>
------	----------------------------------	--

Backlagsförmän Ost	Anders Isberg Köpmantorget 2	111 31 Stockholm 073-765 03 20 <a href="mailto:anders.t.isberg@telia.com">anders.t.isberg@telia.com</a>
--------------------	---------------------------------	---

### Sida 4

Tallyman	Roland Blomgren (ändrad e-post)	<a href="mailto:rolandblomgren61@gmail.com">rolandblomgren61@gmail.com</a>
----------	------------------------------------	--

Tallyman	Torkil Spindler Bråviksvägen 35	120 52 Stockholm 08-730 41 91 <a href="mailto:torkel@spindler.se">torkel@spindler.se</a>
----------	------------------------------------	--

Tallyman suppleant	Adrian Ström Tranhusgatan 10	621 55 Visby <a href="mailto:adriansepost@telia.com">adriansepost@telia.com</a>
--------------------	---------------------------------	--

## **Kalendarium**

Backlag Ost	onsdag	14 februari 2024
Manusstopp Skeppssorder 2/2024	måndag	18 mars 2024
Backlag Ost	torsdag	21 mars 2024

## Barken *Pommern*

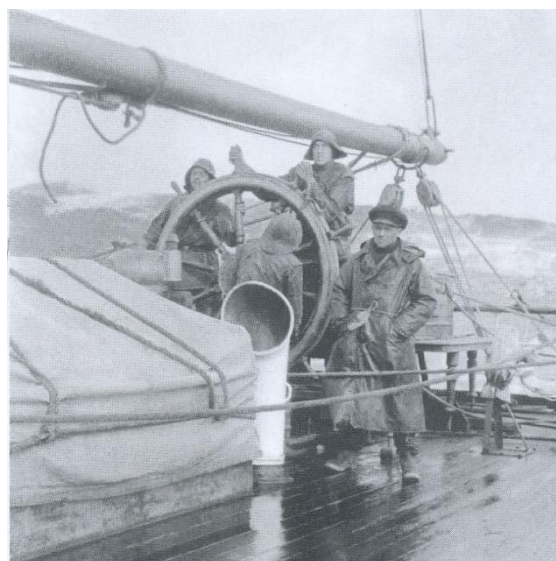


Barken *Mneme* byggdes av Upper Clyde shipbuilders i Glasgow 1903. *Mneme* hann segla några år för beställaren, B. Wencke Söhne i Hamburg innan fartyget 1906 såldes till Rehderei Act. Ges. von 1896. Där blev hon inte heller långvarig, rederiet råkade i finansiellt trångmål, och räddade sig med att samma år sälja sitt nyaste och största fartyg. Följande ägare, Reederei F. Laeisz i Hamburg, även känt som The flying P line för att deras fartyg hade namn som började på "P", gav fartyget *Mneme* sitt nya namn *Pommern*. F. Laeisz var ett av Hamburgs största rederier och var känt för att ha moderna och välutrustade fartyg med förstklassiga besättningar, och inte minst; god mat för besättningen. De hörde till de första som ordnade regelbunden linjetrafik över oceanerna, och satte in *Pommern* i salpeterfart på Chile. Där tjänade hon väl fram till 1923, förutom ett gästspel som krigsskadestånd i Grekland 1918. Några små olyckor råkade hon ut för genom åren, som värst kolliderade hon i Nordsjön med den nästan lika stora fyrmastbarken *Engelhorn* 1911, men reparerades omgående i Hamburg.



*Pommern* är en fyrmastad stålark.  
Längd över allt 94,7 m. Bredd 13,2 m  
Djupgående 6,7 m. Dw 4050 ton  
Segelyta 3240 m<sup>2</sup>  
Max fart 16 knop.  
Besättning 22 man

**Gustaf Erikson** köpte *Pommern* av F. Laeisz 1923 och satte in henne i vetetraden på Australien. Där satte hon genom åren flera rekord; 1929 seglade hon i trävarulast på 87 dygn från Oslo till Melbourne, 1930 på 105 dagar i vetelast från Wallaroo till Falmouth, 1934-35 i ballast från Dungeness till Port Victoria på 76 dagar. 1936 gick hon i vetelast från Port Lincoln till Falmouth på 94 dagar, likaså från Port Victoria 1937. Vid krigsutbrottet 1939 lades hon upp i Mariehamn. 1944 hann hon bogseras till Stockholm för att bli lagerpråm för spannmål, men bogserades tillbaka igen.



År 1952 donerades *Pommern* till Mariehamns stad av ättlingar till Gustaf Erikson. Hon förtöjdes i Västerhamn, intill Ålands sjöfartsmuseum och öppnades 1957 för allmänheten som museum. Hon är ett av få återstående fartyg av sin typ som ännu är bevarat i flytande ursprungsskick i världen. Med något decenniums mellanrum bogseras hon bort för bottenmålning och service och har bland annat två gånger varit i

Stockholm på varv. År 2019 restaurerades kajen som Pommern låg anlagd till. I detta skede byggdes även den docka som skeppet idag ligger i, flytande men omgiven av ett trädäck. Skeppet förvaltas idag av Stiftelsen Ålands sjöfartsmuseum.

Red.

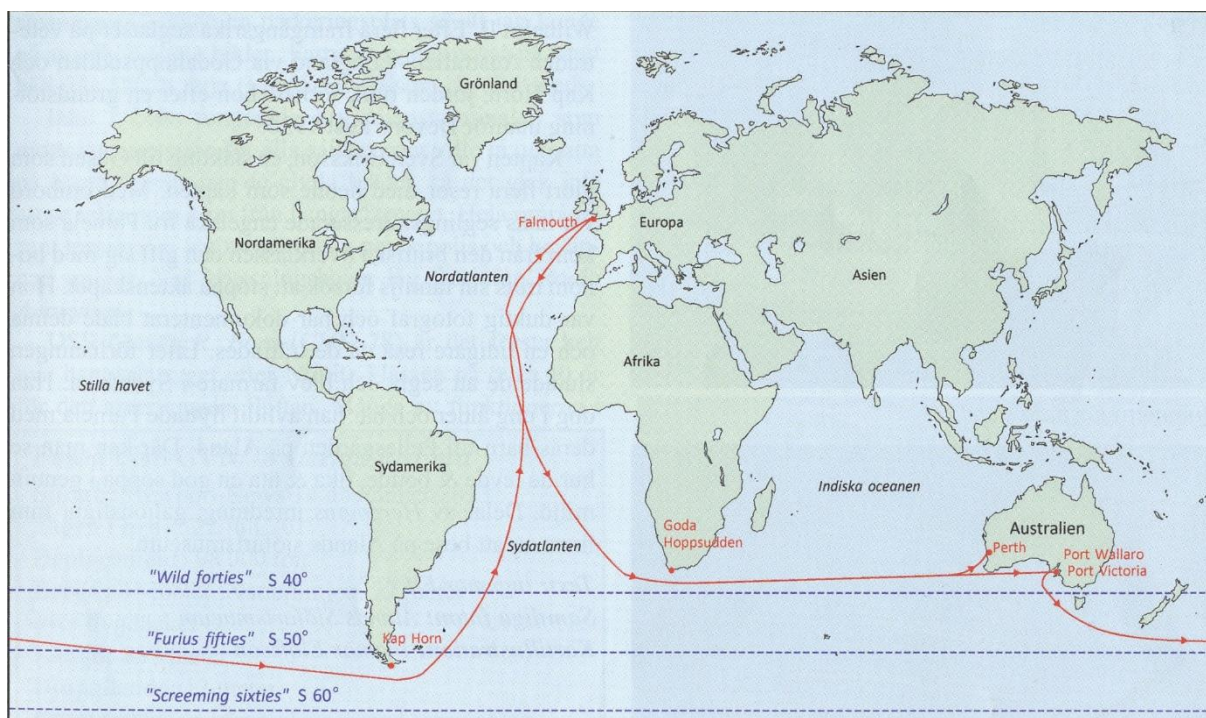
## Gustaf Erikson



Skeppsredare Gustaf Adolf Mauritz Erikson föddes 1872 på Lemland på Åland och gick ur tiden 1947. Han var son till en sjökaptan, gick fyra år i skolan och gick till sjöss som 10-åring. Först som kajutvakt, dvs uppassare åt befälet, sedan som kock. Gick senare på navigationsskolor i Mariehamn, Uleåborg och Vasa. Blev styrman vid 20 års ålder och sjökaptan vid 21. Tilldelades på äldre dagar hederstiteln Sjöfartsråd. Han föredrog segelfartyg men ägde även ett antal motorfartyg. Tillsammans med några vänner startade han 1913 ett rederi. Gustaf Erikson utmärkte sig genom att köpa in segelfartyg från andra rederier i en tid när andra satsade helt på motorfartyg. Det betydde att han kunde få dem rätt billigt. Totalt kom han att äga 66 fartyg, varav 46 var segelfartyg. På 1930-talet ägde han fler stora segelfartyg än någon annan i hela världen. 300 ålänningar seglade på hans fartyg.

Red.

## Vetetraden



Rutten för vetetraden från Australien var alltid österut över Stillahavet, runt Kap Horn och Nordvärt mot Europa. På södra halvklotet är de västliga vindarna förhärskande. Väster ifrån Kap Horn är det inget land som bryter vinden varför vädret är bland det värsta i världen. Lite norrut är det bara sydspetsen på Sydamerika som bryter vinden. De sydliga breddgraderna, 40, 50 och 60 har därför även fått öknamnen "Wild forties, Furious fifties och Screaming sixties".

## Därför vill jag bli kapten

”Jag vill bli kapten när jag blir stor, för att det är ett kul jobb som är lätt att göra. Kaptenener måste inte gå så länge i skolan, dom behöver bara lära sig siffror så att dom kan läsa av instrument. Jag tror att dom också måste kunna läsa kartor, så att dom inte seglar vilse...

Kaptener måste vara modiga, så att dom inte blir rädda när det är så dimmigt att dom inte kan se. Och när propellern ramlar av skall dom behålla sitt lugn, så att dom vet vad dom skall göra.

Kaptener måste ha ögon som kan se genom molnen, och dom får inte vara rädda för åsken och blixten, som dom har på närmare håll än vi har..

Kaptenernas löner är en annan sak jag gillar. Dom tjänar mer än dom kan göra av med. Det beror på att dom flesta människor tror att det är farligt att köra båt, utom kaptener, för dom vet hur lätt det är.

Det är inte mycket jag ogillar, utom att det att tjejer gillar kaptener. Alla tjejer vill gifta sig med en kapten, så kaptenerna måste alltid jaga iväg dom för att få vara ifred...

Jag hoppas att jag inte blir sjösjuk, för om jag blir sjösjuk kan jag inte bli kapten, och i så fall måste jag börja arbeta.”

10-årig brittisk skolpojke



HMS Najaden 1922

## Ur ”Boken om Skeppare Ludde” (utgiven 1922)

Kapitlet Ombord å norska ”Monitor” (brigg) – skildrat av Skeppare Ludde, mönstrad styrman

*En julafton i Bay of Biscay*

”Monitor” var på väg från Hamburg till Buenos Aires i december 1871. Utkommen i nordatlanten ”börjades det”. Oavbrutna nordvästliga stormar tvingade oss in i bukten och kvarhöllo oss där i över tre veckors tid; *tre långa veckor* av storm, sjögång och överspolningar, var vardagsmat vid *den tiden i det farvattnet*. De enda segel som kunde föras, voro bottenrevade märssegel och sviktad förstäng. Klutarna fick stå så länge de orkade vara med.

Julafton kom; rorsmannen klämtade fem glas, och nu skulle festligheterna taga sin början. Vi, kaptenen och jag, krånslade oss ned för kajuttrappan och installerade oss i kajutan, som var ”illuminerad” med en i taket hängande, illaluktande fotogenlampa, vilken, genom sina vilda svängningar, syntes hysa det djupaste förakt för allt vad jordens tyngdlagar hette; ibland slängande i 45 graders vinkel åt styrbord och ibland tagande en lika stor gir åt babord.

I fråga om kajutans dekorerings med julgran jämte tillhörande grannlåter etc, hade omständigheterna fogat så att de saknades. Men taffelmusik, se det fingo vi i överflöd! Eols harpor i tackel och tåg höllo en konsert, som kunde spräcka ens örhinnor. Således det som fattades i ena fallet blev mer än nog ersatt i det andra.

Nu ett par ord om trakteringen. Den *skulle* bestått av lutfisk (bland andra läckerheter); men kocken hade icke omsorgsfullt nog surrat baljan vari fisken lutades, utan denna blev av en störsjö spolad över bord, just dagen före julafton, medtagande sitt dyrbara innehåll, vilket således blev ett välkommet byte för hajarna; *om* nu de franska hajarna kunde tillfullo uppskatta likande gotter, vilket jag dock, på goda grunder betvivlar. I förbigående vill jag blott nämna, att

kockens vårdslöshet bibringade honom ett par *klappar* av kamraterna, såsom en enkel julgåva för sitt välförhållande.

Nå, den rätten – lutfisken – fick slopas. Det kunde bli festligt ändå! Vi hade nu att hålla oss till ett par andra rätter; smör och skeppskorpor, varav det fanns ett överflöd ombord – det förstnämnda dock icke *alldeles* nykärnat – samt huvudrätten, på norska kallad: ”smörgröd”, varav ingredienserna bestodo av mjöl, vatten och smör, väl sammanknådat av kockens egna, egenhändiga händer, vilka tillfölje av det långvariga ovädret icke på länge varit i beröring med annat vatten än vad det salta havet givit ifrån sig i form av överspolningar.

Sedan skepparen och jag lyckligt och väl nedkommit i kajutan, placerade vi oss, iklädda oljekläder och sjöstövlar, vid *julbordet*; ja, det vill säga att vi intogo de bekvämaste ställningar som under för handen varande förhållanden stodo oss till buds, nämligen sittande på kajutdurken, tvärskepps, med våra fyra fötter tryckta hårt mot varandra, för att därigenom söka stötta våra kroppar under skutans våldsamma överhållningar; men då våra kroppshyddor i den ställningen icke fullt uppfyllde kajutdurkens hela bredd, så att vi kunde stötta våra respektive ryggar emot kajutskotten, måste vi emellanåt följa med fartygets slingringar och åka en liten s. k. skinnkälke fram och tillbaka längs efter durken, vilken lilla förströelse vi likaväl gott kunnat undvara; men fick ju betraktas som en liten extra julfröjd.

Nu kommer kocken med läckerheten, den omnämnda ”smörgröden”, inslängd i en stor bleckback, från vilken locket slirat av under transporten från kabyssen och varigenom anrättningen erhållit ytterligare pikant smak, genom tillsats av en del saltvattensskum, som yrt in i kärlet, en krydda ganska vanlig för oss, men som vid detta tillfälle av oss ansågs obehövlig. Nåväl, backen placerades mellan kaptensens knän, där den trots sina illasinnade försök att frigöra sig från fångenskapen, likväl ilsket kvarhölls, medan ägaren fick i en blecktallrik tilldela sig själv en bastant portion av innehållet,

varefter backen langades till nästa förtöjningsplats – mellan styrmannens knän – som föraktande allt vad *bordsskick* heter, med en sked direkt från backen inmundigade återstoden av dess delikata innehåll. Någon skål för ”absent friends” blev ej drucken, och detta på goda grunder. Styrka (?) och belåtna (?) av måltiden kravlade vi oss ånyo upp på däck, försökte yttra några ord om väder och vind, som dock överröstades av stormens tjut, och när åtta glas ljöd, törnade kaptenen in och överlämnade vakten till sin närmaste man, som nötte bort resten av vakten i stilla meditationer över en del av livets svårlösta gåtor.

Nå, allting har ju en ända, så även denna stormperiod och julhögtid. God vind och bättre väder avlöste äntligen de tre veckornas uppslitande stormar; alla klutar sattes till, och med en nordlig ”hejare” akterifrån siktade vi inom några dagar Madeira; nordostpassaden infann sig; oljekläder, sjöstövlar och strumpor, kavajer och bussaronger stuvades undan för en längre tid, och efter nittiotvå dagars resa från Hamburg, ramlade ankaret på Buenos Aires redd.”

Avskrivet av Sten Gattberg 2023



Abraham Rydberg i okänd hamn, okänt år

## I "För Fulla segel" skriver Björn Atterberg om seglingen 1953–1954:

Nyåret 1954 inledde skonerna *Gladan* och *Falken* med att besöka en liten plats som heter Bequia, liggande i ögruppen The Grenadines, under segling mellan Barbados och Antigua. Det var gott om tid och kunde med förhärskande passadvind nästan räkna ut på timmen, när vi skulle vara på ort och ställe. Bequia visade sig vara något verkligt tjustigt med den lilla hamnen Port Elisabeth inbäddad i riktig söderhavsram. Mörkgröna vulkanklippor stupade brant ner i havet, vita små bungalows låg insprängda i grönskan med hyddor utefter beachens vita korallsand, där dyningens sus blandades med palmernas rassel. Vi seglade så långt det gick och motorerade upp genom rännan i korallrevet efter utkikens anvisningar. Ankaret gick på fem meters vatten, som genom sin onaturliga klarhet verkade vara mindre än metern och man hörde lodhyvarens utrop med illa dold otålighet. Strandhugget visade sig mycket väl valt.

## I Skeppsorder nr 1 1954 finns följande hälsning från samma resa:

(Eftersom de flesta Rydbergsgastar hade sin erfarenhet från *Abraham Rydberg*, var segling i skonert mindre bekant.)

**Julbrev från HM Örlogsskonert Gladan**  
Då det kan vara av intresse för Gastarna att få en glimt av livet för om masten under årets elevkryssning med örlogsskonerna publicerar Skeppsorder här nedan ett brev från 17 årige befälseleven Lars Ljungblad, skrivet ombord i HM *Gladan*, julafton 1953:

Bridgetown den 24.12 -53

Hej Mamma, Farfar och Pappa!

Nu har man kommit till Barbados en engelsk besättning som ter sig strålande från båten. Vi har nämligen ankrat ute på redden i vanlig ordning. Grabbarna som varit inne i stan sa, att det var en trevlig liten villastad. Resan över Atlanten skedde utan händelser. Det enda var när de slaktade grisen. Det var

rätt äckligt att se. Vår arbetstid är sexton timmar om dygnet, så man är rätt slut. De stackars åtta timmars vila får man passa på att sova. Maten är den bästa man kan få, men saften däremot är dålig. Jag har fört dagbok, som ni bett mig om, så jag får väl berätta när jag kommer hem. Det är visst bara negrer på varenda ö härnere. De är jåkligt fina på att segla. Ni skall se vilken rulle de får upp. Om man kastar pengar i vattnet, så hoppar de i efter dem. Jag har ordnat det för mig nu så att jag blivit vaktman och har då fyra timmars törn och åtta timmar ledigt. Så man har ju rena semestern ombord nu. Hoppas ni fick mitt kort från Mineello. Det var inte mycket men ändå ett livstecken. Man hann ju inte skriva något alls under resan. Just nu kl 1030 skall andra grisen slaktas. Solen bränner rätt bra, 28° i luften och 31° i vattnet så här är den rätta julstämningen. Jag slutar med många kära hälsningar till Eder och alla jag känner. Skriv är ni snälla. Eder son Lars

*God Jul och Gott Nytt år!*

Nedtecknat av Sten Gattberg



Gunnar "FisHerman" Hermansson  
*HMS Falken* 1977



## FLAGGAN I TOPP

### Januari

10 Hans Sunesson 85 S

### Februari

13 Kjell Wahlström 85 O  
28 Ante Lindgren 85 V

### Mars

2 Christer Brandt 70 O  
3 Karl Erik Wisenfelt 85 O  
5 Magnus Drake af  
Hagelsrum 60 V  
11 Bo Rönnerblad 90 O  
15 Hans Knutsson 80 S  
23 Ulf Deutgen 60 O  
27 Gunnar Tholander 75 V  
30 Sten von Barth 90 V  
31 Göran Garmer 80 S

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Befällets 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 2024 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Pg 5 50 60-5. Glöm ej ange ditt namn.

## SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund  
Stockholmsv. 62  
122 62 ENSKEDE  
[kkjolu@gmail.com](mailto:kkjolu@gmail.com)

Lars Bergman  
[lars.h.bergman@gmail.com](mailto:lars.h.bergman@gmail.com)

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 Rydbergsgastarnas 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 Befålet

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

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 0320 <a href="mailto:anders.t.isberg@telia.com">anders.t.isberg@telia.com</a>
Sydskusten	<i>vakant</i>	
Västkusten	Ola Manhed	073-697 3608 <a href="mailto:olamanhed@gmail.com">olamanhed@gmail.com</a>

### Besättningens adresser

Allmän postadress Teatergatan 3  
111 48 Stockholm  
e-post [info@rydbergsgastarna.se](mailto:info@rydbergsgastarna.se)  
Hemsida [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se)  
Ekonomi, fakturor c/o Anders Rudin  
Karen Blixens Gata 7  
168 44 BROMMA