

Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 93	Redaktion	Ansvarig utgivare	November
Nr 4	Johnny Lund	Sten Gattberg	2025
	Lars Bergman		

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Ostkustens Backlag seglar i god vind och gläder både gamla och nya Gastar. Sydkustens Backlag har på flera år inte samlats, vilket får oss att fundera på någon ändring i sammansättningen. Vi vill ha kvar Gastarna i Syd som medlemmar, kanske tillhörande Ost eller Väst. En fråga kan komma till Sydkustens Gastar om var de vill höra hemma. Inte heller från Västkustens Backlag har vi fått några signaler. Jag hoppas på ett livstecken från Backlagsförman som tidigare lyckosamt samlat Gastarna.

Vår ekonomi är balanserad men kostnaderna för Skeppsorder är betungande. Därför har vi höjt års-/mönstringsavgiften till 350: - (175: - för Juniorer). En ytterligare åtgärd är att begränsa antal nummer per år till tre för att minska kostnaden. Dessutom är det svårt att få in underlag att fylla medlemsbladet. *Här fordras en skärpning av Gastarna!*

Våra vinterseglare, *Gunilla* och *Älva*, seglar i västra Medelhavet innan de seglar mot de Kanariska öarna. Skonerten *Gladan* seglar mot Västindien och vidare till USA för firande av 250

årsjubileet av USA:s självständighet den 4 juli 2026. Det är snart 50 år sedan *Gladan* deltog i Tall Ships` Race 1976 för firandet av 200 årsjubileet. Många härliga minnen!

ÅRSMÖNSTRINGEN 2026 kommer att hållas söndagen den 3 maj.

Låt minnena av segelfartygen hållas levande - slut upp till Backlagsträffarna!

God Jul och Gott Nytt År tillönskas Gastarna!

Sten Gattberg



Avlidna

Bo Johansson, Rydbergsgastarnas nyligen avgångne 1.Styrman avled den 23 september och begravdes i Solna kyrka den 7 november. Vid begravningen hedrades Bo med Flaggvakt från Flottans Män och Rydbergsgastarna inför en stor uppslutning av vänner och tidigare kollegor.

Bo började sin yrkesbana som befälselev på Örlogsskolorna i Karlskrona och avancerade i graderna så att han kunde segla 1.Skeppare på skonerten *Falken*. Han var med om att segla in i Vänern, med stängerna firade och bredfockerå lämnat iland. Han var med om grundstötning på Nordsjökusten. Sådant och annat kunde han berätta om vid Backlagsträffar.

Bosse tjänstgjorde också som fartygschef på bevakningsbåtar i Öresund med uppgift att kontrollera sjöfarten – särskilt ryska fartygs in- och utpasserande till och från Östersjön.

I Besättningen Rydbergsgastarna utsågs Bosse 2008 till 3.Styrman/Redogörare och 2011 till 1.Styrman. Han har genom åren varit ansvarig för vår ekonomi och varit ett verkligt stöd till Gastarnas Kapten. Dessutom var han alla Gastars sångledare, särskilt med en mångfald av snapsvisor.

Tillsammans har Bosse och jag jobbat med att leda Besättningen, redigera Mönstringsrullan och Instruktionerna.

Förutom Rydbergsgastarna var Bosse engagerad i Flottans Män, särskilt semesterön Stora Tratten där han var aktiv i husens underhåll. Han och Birgitta var stugvärdar några veckor varje sommar. Bosse var på flaggdagar medverkande vid hissande av stor flaggning på fullriggaren *af Chapman*.

Bosses medverkan i ett flertal körer hörde också till hans aktiviteter.

Tack Bosse för Din aktiva medverkan för Rydbergsgastarna.

Sten Gattberg

Agneta Thudin avled den 9 oktober. Agneta som på många sätt har medverkat för att skapa en fin inramning vid Gastarnas sammankomster och dessutom alltid spridit glädje, var gift med Hedersstyrman Åke Kindstedt. Vid begravningen den 27 oktober var kistan draperad med det bårtäcke Åke skänkt Besättningen och som kan lånas av Gastarna.

Sten Gattberg

Ett Minnesblad är framtaget att användas för hyllning eller till minne. Den som vill tacka eller lämna gåva/minne kan sätta in pengar på vårt pg-konto 5 50 66-5 med angivande av namn och ändamål.

Kalendarium

Backlag Ost	torsdag	20 november
Manusstopp Skeppsorder 1/2026	måndag	12 januari
Backlag Ost	torsdag	12 februari (prel.)
Backlag Ost	torsdag	26 mars (prel.)

Lite historik kring Besättningen Rydbergsgastarna

Under Besättningens första år ägde f. d. elever ej rätt att mönstra i föreningen förrän 25 år förflutit, sedan de seglat ombord i Stiftelsens fartyg. De unga eleverna såg sig sålunda nödsakade att på egen hand ta initiativ till en egen kamratförening, ”Rydbergs Elevkår”. Tanken att bilda denna sammanslutning föddes under 4-mastbarkens andra resa till Australien, och Elevkåren bildades när fartyget ankrat upp i Göteborg i juni 1933.
Elevkåren har, sedan Besättningens stadgar ändrats, kollektivt anslutit sig till Rydbergsgastarna. Elevkårens f.d. ordförande, kapten Åke Lindblad, tillträdde den 1950 införda tjänsten som 3:e Styrman inom Besättningens Befäl. Ur Elevkårens fonder utdelades varje år 400:- i stipendier till f.d. elever vid deras inträde vid Sjöbefälsskolan.
Vid Elevkårens upphörande 1950 överläts de fonderade medel som fanns i dess kassa till Besättningen Rydbergsgastarna.

De ovan nämnda stipendierna har numera förvandlats till de premier som vi delar ut till förtjänta studenter i två skolor med segling på schemat. (Rapport från en sådan utdelning finns i Skeppsorder nr 3 2025. En mycket gammal, om än något ändrad, tradition alltså.)

Saxat ur skriften Rydbergs Elevkår 1933-1938:

Till minne av backlaget

Förfäras ej elevers hop
då backlagsmännens vrål och rop
till dina öron tränga.
Det går med kläm, det går med fart
att backa fram båd mugg o fat
Och kannor som i taket svänga.

Och maten hämtas, delas ut
och på en hundradels minut
står käket rykande på borden.
När glasen går, man ställer opp
och som en kula ur ett lopp
ner far den vilda horden.

Det hörs en skräll, det hörs en duns
vad var det för en klumpig luns,
som halkade i flottet?
Sak samma, vem den stackarn var.
Sno på — blott tre minuter kvar,
Se klockan uppå skottet.

Ej hörs en röst, ej tas en ton,
ty den är helig, mataron.
Men’s gastarna bland maten härjar,
backlagsmännen snällt går kring
och hämta gärna påbackning (hm)
— Törnkvist bordets limpa bärgar .

Som sista jobb man sedan har
att röja bort, vad som finns kvar
och diska plåtbacklaget.
Man tänker sen med fröjd i själ:
Sitt backlagsjobb man har, såväl,
en vecka blott i taget.

En händelse från en gången tid.

Vi kom från blå Atlanten, från havets majestät.... Så börjar en visa av Evert Taube. Det här blir ingen visa utan mera en beskrivning av en händelse från *HMS Falken* 1956. Vi hade deltagit tillsamman med *Gladan* i en havskappsegling, Tall Ships Race, mellan England och Lissabon, den första i sitt slag. Det var ett stort antal fartyg, jag tror det var 21 fartyg som deltog.

Vi var på väg tillbaka till England. Vi hade seglat i nio dygn utan att förändra ett skot. Vi seglade efter speciella vindsjökort. En bit ut i Atlanten mötte vi ett stort passagerarfartyg, *Queen Mary*, en engelsk amerikabåt, hon ändrade kurs och gick mellan vårt fartyg och *Gladan* som höll samma kurs men på avstånd. En stor del av båtens passagerare stod vid relingen och vinkade. De fick se något som inte var så vanligt på haven vid den tiden, två vackra segelfartyg i god vind.

När vi närmade oss inloppet till Engelska Kanalen, vi såg den blinkade fyren på Land's End (Cornwall) då började det blåsa lite hårdare än vanligt. Själv stod jag till rors, surrad. Det var natten till den 27 juli, klockan var mellan två och tre. Det blev svårt att hålla kursen. Jag fick kämpa vid rodret. Vinden tilltog och vågorna dunkade mot skeppets lovartsida. Vi hade vinden in från babords låring. Jag lyckades dock hålla kursen till vaktombytet klockan tre. Det var en tropisk storm som hade ändrat riktning, som vi inte kände till. Väderrapporterna var inte de bästa vid den tiden.

Gustavsson från Vimmerby skulle avlösa vid rodret, jag skulle lossa min surrning och avlösaren skulle surras. Då uppstod en ouppmärksamhet och fartyget kom ur kurs. Vi fick in vinden tvärs, fartyget krängde till ordentligt, krängningsmätaren visade senare 69 grader, en mycket stor lutning. Livbåten som var insvängd över däck togs av sjön. Själv gick jag armgång på relingen till nedgången där vi hade våra kojplatser.

Mastskeppare Alm beordrade mig och en toppgast, Jan Everlund, att lossa fallet till storseglet. Vi måste få ner seglet. Just då kom en kraftig vindby, vattnet steg upp på halva båtens däck. Håll i er ropade Alm. Själv klättrade han upp i masten, blev inte ens blöt. Vi som stod längst ner på läsidan sköljdes över av vågen. Vi hade regnkläder så vattnet gled lätt över oss. Fartygschefen Bager hade kommit upp och stod med kniven beredd att sköra storseglet. Det visade sig att storseglet hade fastnat längst upp, toppgasten fick äntra masten och hugga en talja så vi kunde dra ner seglet. Fartygschefen behövde inte använda kniven. Vi revade också skonertmastens segel till hälften. Tog ner förseglen, jagare, klyvare och stagfock. Därefter sattes en stormfock. Med dessa segel kunde vi segla vidare.

Telegrafisten hade radion på för att om möjligt få kontakt med *Gladan*. Vi fick ingen kontakt, det visade sig senare att deras radioantenn hade blåst ner. Däremot fick vi kontakt med en annan båt, *Moyana*, som sände nödsignaler "*Mayday, Mayday, this is Moyana*" upprepades. Båten *Moyana* hade vunnit kappseglingen och var nu illa ute med sin besättning av unga engelska kadetter. Ett stort fraktfartyg hade hört nödsignalerna och kom till undsättning. Hon la sig så att *Moyana* kom på läsidan om fartyget. En lotslejdare hängdes ut på fartygssidan och hela besättningen kunde klättra upp och blev räddade. En mycket dramatisk händelse som slutade vä1. *Moyana*, en hundraårig träbåt togs på släp men sjönk senare.

Femtio år senare, på en återträff och ett femtioårsjubileum i Lissabon, träffade jag två av besättningen på *Moyana*. De var sjökaptener och seglade mellan nord och sydön på Nya Zeeland. De berättade om räddningen. Det hade kommit in så mycket vatten i båten så det stod dem upp till knäna. De var beredda på det värsta, men så kom räddningen. De berättade att när de kom upp på fraktfartygets däck la de sig där och kände en oerhörd tacksamhet, som de uttryckte det. Det var en händelse som de bar med sig hela livet.

Man hade mätt upp 47 m/s i byarna vid Lands End. Det sas senare att det var det

hårdaste väder *Gladan* och *Falken* varit med om och den värsta stormen som hade varit i Engelska kanalen på femtio år. Femton fartyg gick under där den natten. Kunde läsas senare i en tidning.

Vi slörade vidare med revat skonertsegel och en stormfock genom hela Engelska kanalen. så småningom bedarrade stormen och vi kunde sätta lite mer segel. Vi skulle på ett flottbesök i Portsmouth, som vi för länge sedan passerat. För att få ordning på båten och all den röra som stormen hade ställt till, matförrådet hade totalt havererat, lingonkrusen hade ramlat och gått sönder; det var lingon i hela förrådet. Det var också oreda på däck.

Kapten Bager beslutade då att vi skulle gå in till Dover for att reda upp saker. Det var bara ett problem, vår hjälpmotor fungerade inte. Vad gör man då. Jo, man seglar in i hamnen. Kapten Bager själv stod vid rodret. De gick bra, vi hade ingen hård vind, vi gled sakta in i hamnen, lovade upp och på kommando togs alla fladdrande segel ner och vi gled sakta in mot kajkanten, förtöjde och beslog seglen.

På kajen stod en gammal hamnkapten i full beundran. Det här har jag inte sett sen l918 var hans kommentar. Vi fick tre dagars permission i Dover, vi skulle vila upp oss på något sätt. Vi hade dock en del jobb med att städa upp på båten.

Kapten Bagers tioårige son Johan var med på resan, han var ofta inne i vår mäss, det fanns en dörr mellan officersmässen och vår mäss. Det var en pigg tioåring som hade en del glada hyss för sig, han bidrog en del till trevnaden. Han var dock lite dämpad efter stormen.

Efter tre dygn i Dover satte vi segel och gick ut i Engelska Kanalen för att segla tillbaka till Portsmouth. Vi hade gott om tid men efter en ett dygn började det blåsa upp igen. Då beslutades att gå in i en bukt, ankra upp, och vänta ut det hårda vädret. Vinden bedarrade inte, vi hade båda ankarna i. Vi bedrev tiden med kortspel. Vi spelade whist, jag tror de pågick i åtminstone två dygn.

När vi sen skulle hissa upp ankarna, man vevade för hand, hade det ena fastnat i botten. Vi vevade tills det tog stopp sen släpptes ankaret så det fick falla fritt i tron att det som hängde i skulle släppa. Så småningom blev det så. Vad som hängde med ankaret blev vi varse när vi tittade in mot land. Där fanns en skylt "Kabel, ankring förbjuden". Vi höll tyst om det, jag tror inte vi skadade någon eventuell kabel.

Vi kom ut i Engelska kanalen och seglade tillbaka till Portsmouth där vi skulle på flottbesök. Ankrade upp i sundet mellan ön Wight och fastlandet där Portsmouth ligger. Tidvattnet var starkt där. Vi roade oss med att styra båtarna (*Gladan och Falken*) intill varandra med hjälp av tidvattnet. *Gladan* hade anlänt några dar tidigare.

Vi var där några dagar och besökte de arrangemang som engelska marinen hade bjudit in till. Därefter satte vi kurs hemåt, till Sverige. I Nordsjön råkade vi ut för halv storm, 25 m/s. Då var vi redan vana vid starkare vindar så det bekom oss inte så mycket. Vi rundade Skagen och gick in till Göteborg där vi mönstrade av. Det var nästan fyra månader sen vi lämnade den platsen och fick vara med om den första stora havskappseglingen, Tall Ships Race, som blev ett minne för livet.

Tall Ships Race seglas än idag.

Enköping 2025-04-05
Bengt Bäck
Befälselev Fak 1956

(Insänt av den i artikeln nämnde Johan Bager/Red.)



Till sjöss med *af Chapman*

Målande skildring skriven av sjöofficer Gunvald Berger.

Publicerad i medlemsbladet ”På Kryss” januari 1934, i samband med en fotopristävlan

Se, - ett seglande skepp! Den gamle sjöbjörnens blick blir full av längtan. Alla passagerare skynda ut på däck.

Där glider det fram. Festligt torna sig de råsegelbärande masterna mot skyn. Ungdomens bragderika drömmar bli levande. Smärtsamt blossar den upp, din aldrig slocknade längtan: - Ut ! - Bort !

Hur är det då ombord på drömskeppet? Ja, det vet väl varje tidningsläsande människa. Poesin ombord finnes nog kvar, men den får nöja sig med en blygsam plats. Det dominerande är arbete och åter arbete.

De flesta långseglande handelsfartyg höra ju numera hemma i Norden, och det är oftast livet ombord på dessa, som skildras i tidningar och tidskrifter. De rapsodiska anteckningarna här nedan beröra emellertid livet ombord på ett örlogsskepp, för närvarande mindre omskrivet, viket må vara ursäkt för deras publicerande.

Inom örlogsmarinerna har utbildningen ombord på segelfartyg åter börjat komma till heders. För handhavande av ett modernt stridsfartyg fordras visserligen tekniskt kunnande – men de för varje sjökrigare nödvändiga egenskaperna, lugn och snabb rådighet samt vana att leva och arbeta till sjöss, utvecklas på ett mycket effektivt sätt ombord på segelfartyg.

Ifråga om denna ”moderna” segeltjänst står vår svenska örlogsflotta bland de främsta, och detta därför att segelutbildningen hos oss aldrig övergivits. Skeppsgossekårens pojkar, blivande däcksmatroser, underbefäl och underofficerare, bibringas praktiskt sjömanskap ombord på trenne fullriggade skepp, två smärre och ett större. På det sistnämnda – *af Chapman* utbildas äldsta årskursens skeppsgossar och ett trettiotal civila elever. Fartyget deplacerar cirka 2300 ton och har en segelarea av 2000 kvm. Med befäl och ekonomipersonal uppgår besättningen till drygt tvåhundra man. Årligen göres en fem månaders segling ut i Nordatlanten. Till mycket avlägsna farvatten hinner man ej, ty *af Chapman* är en ”ren” seglare utan hjälpmotor.



af Chapman i Malmö hamn 1926

Att tjänsten ombord på *af Chapman* erbjuder stora olikheter i jämförelse med livet ombord på en civil storseglare är självklart. Medan de sistnämnda numera alltid segla med till ytterlighet reducerad besättning, har örlogsskolskeppet en besättning, så stor som man över huvud taget kan sysselsätta.

Och sysselsättes gör den. Se här en dag till sjöss.

Utpurrning av fria vakten kl. 0630, tvättning, dusch på däck, klädsel, frukostmål. Därefter rengöring och blankputsning.

Kl. 0930 ”Divisioner”, och så börjar segelexercisen. Segelbärgning, revning, utstickning av rev, frånslagning av olika segel och underslagning av nya, vändningar och livbåtsmanövrar – allt under ivrig tävlan att egen ”topp” skall bli först.

Nog får var och en känna att han lever. Även om han ej, såsom t.ex. överbramgastarna, ett par tre gånger äntrar upp till sin rå, fyrtio meter över däck, såsom omväxling med halandet i däck. ”Alle mans duschning”, som avslutar det hela, brukar vara populär.

Så kommer middagsskaffningen, vaktvis, omkring kl. 12 och en stunds ljuvligt lugn

med solbad så ofta det finns sol. Och det finns det nästan alltid. T.o.m. litet för mycket ibland, vilket fartygsläkaren nog får märka, trots hans goda råd och varningar.

Kl. 14 uppställning och instruktioner. Fartygets rigg studeras och inläres i detalj, vidare båtmanöver, knopar och stek, sjömaning och ”sjötrafikreglerna”. När expeditionen pågått några veckor måste varje pojke för att få permission i hamn kunna hastigt utpeka varje sladd ombord: styrbords föröverbrammitteldämpgårding! Yttre klyversgigtåg! Babords kryssmärserevgöling! Han får även lära sig vad som sker och varför, när han halar i sladdarna, ty det hinner han kanske ej alltid fundera ut, när kommandoorden hagla och skepparpiporna drilla, och det finns risk att få effektiv hjälp, om det ej går fort nog.

Kl. 16 är instruktionstiden slut och dagens högtidsstund, kaffet följer.

Omkring kl.18 är det vaktvis kvällsskaffning, och sedan blir det kanske, om det är en lugn kväll, ”alle mans kim och dans vid storluckan” eller smäktande sång till dragspel. Men om det är väder, så kryper nog fria vakten snarast i kojerna för att vila sig till ”hund”, medan vakten får upp och beslå segel till den friskande vindens ackompanjemang.

Under mörker bruka seglen endast bärgas från däck med gigtåg och gårdingar, men om det blåser verkligt hårt, måste de beslås för att ej slitas i stycken. Då är det endast vaktens säkraste gastar, som arbeta till väders. När de efter väl förrättat värv äntra i däck, genomblöta men med frejdigt mod, få de gå under däck och byta kläder. Och vakthavande officern drar en lättnadens suck.

Med ett sådant program och den ständiga vaktgöringen förstår man att det ej blir mycken tid till att fåfäng gå. I hamn indragas eftermiddagsövningarna till förmån för den geografiska bildningens höjande, men så många av sommarens dagar blir det ej – tillsammans cirka tre veckor.

Hemfärden på sensommaren brukar bli dryg, men efter några veckors svaga vindar i Atlanten kommer äntligen ett lågtryck svepande, och med tio till tolv knops fart rusar *af Chapman* in i Engelska Kanalen.

Om det då någon natt är månsken från förlig riktning, då kan det vara värt att offra någon timmes nattsömn för att stå på backen eller i bogsprötstacklingen och se och höra – se de spöklikt vita seglen, buktande, hårt spända, - och höra dånet, när förstäven klyver de förbirusande vågorna till vitt skum med gnistrande mareld, sprutande upp mot relingen. - Men sådant går ej att fotografera.

G. Berger

Gunvald Berger (1907 – 1985) var min far. Han tog sjöofficersexamen den 10/10 1928. Gick i pension från officersyrket när han fyllde 50 år 1957. Gift med Sonja Herlin (1917 – 2019) år 1936. Deltog som kadett i *Fylgias* långresa i medelhavet och Svarta havet 1925 – 1926. Ledde som löjtnant skeppsgossekåren i Karlskrona. Deltog i *Oscar II* långresa 1929 i Medelhavet. Deltog i *af Chapmans* segling till medelhavet år 1933. Fick specialistutbildning på undervattenssprängningar och jobbade sedermera även på FOA (försvarets forskningsanstalt).

Hälsningar / *Per Edwin Berger*



Skg 2-19 Håkansson, *af Chapman* 1937



FLAGGAN I TOPP

December

2	Torsten Seeman	95	V
5	Ragnar Westblad	80	V
6	Lars Bergman	75	O
26	Åke Lublin	80	O

Januari

1	Bo Nilsson	90	O
5	Ulf Hansson	65	O
19	Jan Berglöw	65	O
25	Johan Skeppström	70	O

Februari

2	Roland Blomgren	65	O
13	Bill Berkler	80	O
28	Åke Kindstedt	90	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

ÅRSAVGIFT (Tidigare benämnd mönstringsavgift)

Avgiften för år 2026 är 350 kr, för juniorgastar 175 kr. Pg 5 50 66-5. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund
Stockholmsv. 62
122 62 ENSKEDE
kkjolu@gmail.com

Lars Bergman
lars.h.bergman@gmail.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-

Slabbkistan stängd tills vidare för inventering och uppdatering

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

Backlagsförmän:

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

Besättningens adresser

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