

Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 94	Redaktion	Ansvarig utgivare	Januari
Nr 1	Johnny Lund Lars Bergman	Sten Gattberg	2026

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Ett Gott Nytt År tillönskas Besättningen.

Vintersolståndet är passerat, dagarna blir längre men vintern kom med besked!
Vårens Backlagsträffar är inplanerade och **Årsmönstringen** genomförs i år **söndagen den 3 maj.**

Drottning Victorias Örlogshem har länge varit vår samlingsplats för Backlagsträffar och vi disponerar där ett förråd. Örlogshemmets ledning har beslutat att från och med 2026 ta ut hyra för konferenslokalerna förutom förrådet. Befälet har beslutat acceptera förändringen samtidigt som avvecklingen av arkivet på Skebokvarnsvägen pågår. Inventarierna flyttas till DVÖ, loggböcker lämnas till Sjöhistoriska Museet och handlingar/korrespondens till Stockholms Stadsarkiv (Stiftelsens depå) och vissa böcker säljs vid Backlagsträffarna. Det finns flera tavlor och en del inventarier som kommer att läggas ut för försäljning till Gastarna.

De seglande skolfartygen *Gunilla* och *Älva* seglar vidare i varmare farvatten. *Älva* har lämnat Malaga för Las Palmas och *Gunilla* ligger (9 januari) för besättningsbyte på Kap Verde.

HMS Gladan nådde efter 20 dygn från Santa Cruz de Tenerife fram till Fort De France, Martinique och tillbringade jul- och nyårshelgerna där. Den 8 januari var en ny besättning mönstrad och *Gladan* seglar nu mot Gustavia, St Bart, för vidare seglingar i Västindien.

Skeppsorder kommer från och med i år ut med tre nummer om året både i pappersformat och digitalt. Redaktören Johnny Lund tackar för insända bidrag och tar gärna emot flera.

Förutom detta nummer av *Skeppsorder* kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på www.rydbergsgastarna.se.

För att inte missa något – betala mönstringsavgiften 350 kr till pg 5 50 66-5 före ***30 april! Glöm inte namnet!*** *Då är Du även välkommen till den planerade* ***Årsmönstringen den 3 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.
De senaste Gastarna hälsas välkomna!

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

Sten Gattberg

Kalendarium

Backlag Ost	torsdag	12 februari
Manusstopp Skeppsorder 2/2026	måndag	16 mars
Backlag Ost	torsdag	31 mars

Rapport från Ostkustens Backlag

Ostkustens gastar träffades som vanlig under hösten vid två tillfällen på DVÖ[1]. Vi möttes vid första tillfället i mitten av oktober. Vår kapten Sten Gattberg inledde mötet med några minnesord över Bosse Johansson, Rydbergsgastarnas mångårige 1:e Styrman, som saknad lämnat kamratkretsen. Sten berättade även att Åke Kindstedts partner Agneta tyvärr hastigt hade gått bort. Agneta har ofta ställt upp med praktisk stöttning vid olika arrangemang. Vi hedrade båda med tysta minuter.

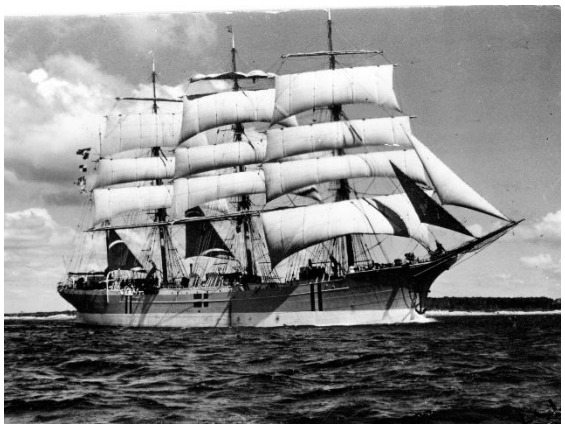
Kvällens program bjöd på en film som skildrade bygget av ”Kiviks vrakeka”. Filmen spelades ursprungligen in av SVT syd 1984 i samband med bygget. Nu i anslutning till 40-årsjubileet, hade en redigerad version tagits fram som Backlagsförman kunde visa och kommentera.



Höstens andra möte avhölls den 20 november. Rekordmånga deltagare. Sammanlagt, med några gäster, var vi 27 stycken som möttes. Trevlig, kamratlig stämning och fullsatt runt borden. Vår egen gast Adrian Ström, höll ett mycket intressant och uppskattat föredrag under rubriken: *” Seglande skolfartyg och sjömansutbildning… svensk kulturhistoria med litet egna erfarenheter”.*

[1] Drottning Victorias Örlogshem

Adrian kunde också till sin presentation visa många fina bilder från flera av sina seglatser på havet.



Abraham Rydberg 3

Arkivflytt

Gastarnas arkiv är omfattande. Där finns en stor mängd böcker främst med maritim inriktning, protokoll och skrivelser, kopior av Skeppsorder, loggböcker från 4-mastbarkens seglingar och ett antal tavlor för att nämna en del. Det finns även två sjömanskistor och ett skrivbord samt diverse inredningsdetaljer.

Vi i Befälet har beslutat flytta arkivet från Skebokvarnsvägen i Högdalen till ett arkivrum i Drottning Victorias Örlogshem. Vid genomgång av vad som finns framkommer att allt inte kommer att få plats och inte heller är av värde för Besättningen. Sådant kommer att förtecknas och läggas ut för försäljning.

Slabbkistan

Innehållet i Slabbkistan är under översyn. Vilka artiklar vi vill ha och marknadsföra på rätt sätt arbetar Båtsman, Jan Persson, med. En aktuell sammanställning kommer att presenteras i Skeppsorder och på hemsidan www.rydbergsgastarna.se/slabbkistan.html

Köp från Slabbkistan kan göras vid Backlagsträffar (Ostkusten) eller genom begäran hos *Båtsman* drjan.persson@gmail.com. Ange önskad vara och antal. Båtsman ger besked om varan finns tillgänglig. Köparen sätter in pengar + avgift för porto och emballage på Besättningen **Rydbergsgatans Plusgirokonto 5 50 66-5**. När beloppet är insatt skickas varan till köparen.

70 års-jubileum

(Beklagar den sena publiceringen. /Red.)

Den 10 november 1954 gick det årets Rydbergselever med HMS *ÄLVSNABBEN* från Göteborg för besättningsbyte i Cadiz. Rydbergseleverna embarkerade skonerterna HMS *GLADAN* och HMS *FALKEN* för att segla till Västindien och flottans kadetter embarkerade HMS *ÄLVSNABBEN* för en resa jorden runt.

Skonerterna återkom den 10 april 1955 till Göteborg efter fem månaders mycket bra långsegling. Rydbergseleverna från den seglingen har träffats nästan årligen hos en skeppskamrat i Bandhagen, Åke Kindstedt, i anslutning till Rydbergsgastarnas årsmönstring.

I november 2024 höll sju Gastar en sammankomst och firade 70 års sammanhållning och kamratskap.



Från vänster: Gösta Tengblad, Leif Bjurström, Ante Lindgren, Roland Thimfors, Sten Eriksson, Jonny Ekdahl, Björn Carlgren

Björn Carlgren

Stowaways

Ett slag av tillfälliga sjöfarare, som under årens lopp åsamkat fartygen stora bekymmer och omkostnader, är fripassagerarna

eller de s.k. stowaways. Namnet har de fått emedan de "stuvar" sig med sedan de i en hamn smugit sig ombord och ej upptäckts förrän fartyget kommit ut till sjöss. En del har gjort det som en ren sport, andra för att skaffa sig en gratis resa till en förutbestämd ort. Men den besvärligaste kategorin är flyktingar, ofta statslösa, eller de som på vinst och förlust av olika anledningar vill ta sig ut ur landet. Under krigs- och efterkrigsåren var man därför tvungen att noga genomsöka fartygen före avgång från hamn, ty hade man oturen att hitta en eller ett par stowaways ute till sjöss, så hade de i regel inga eller ej giltiga pass, vilket var detsamma som att fartyget var ansvarigt för dem i oöverskådlig tid och med stora omkostnader som följd.

I ett fartyg finns många lämpliga gömställen, men ofta har fripassagerare hjälpts ombord och hållits gömda av någon tillhörande besättningen. Detta är kanske inte alltid så lätt att bevisa efteråt, utom då det gäller kvinnliga stowaways, som gentlemannamässigt i regel göms i ett klädskåp tills det är lämplig tidpunkt att komma fram.

Att även olika länders myndigheter har ett finger med i spelet är ett känt faktum. På ett eller annat sätt hjälper de stundom en ej "bona fide" att försvinna ur landet på från deras synpunkt bekvämaste sätt. I det fallet har myndigheterna inga skrupler, och enklast är ju att personen ifråga "väljer" ett utländskt fartyg destinerat till utländsk ort. Har fartyget väl kommit utanför hamnområdet och lämnat lots innan upptäckten görs, ligger ansvaret helt på fartyget, som i de flesta fall är rättslöst gentemot myndigheterna i detta avseende.

Ett misslyckat försök från emigrationsmyndigheternas sida att bli av med en ej önskvärd främling, som illegalt tagit sig in i landet, var jag med om våren 1952. Jag var befälhavare i en tankbåt som trafikerade Medelhavs- och Rödahavshamnar. Vi anlände till Haifa en dag vid middagstiden och förtöjde inom det väl bevakade oljeinstallationsområdet med avsikt att avgå påföljande morgon. Lossningen av bensinlasten började omedelbart, sedan prover tagits på lasten, och på kajen vakade ett par man över slangar och rattar.

Vår pumpman, som hade ögonen med sig, observerade att en storvuxen, barhuvad mansperson som någon timmes tid uppehållit sig på kajen bland vakterna men vars klädedräkt avsevärt skilde sig från deras, under efternatten gått ombord och för över mot backen. Då han ej sett honom återvända till kajen, blev han misstänksam och varskodde vakthavande andre styrman.

Vid den vanliga kontrollen av besättningen någon timme före avgången genomsöktes fartyget. Mannen, en polack, upptäcktes under backen, där han gömt sig under några luftsäckar. Han beordrades att lämna fartyget, men då han åter kom ned på kajen protesterade vakterna vilt och påstod att han tillhörde besättningen och ville inte släppa fram honom.

Vi tog då mannen i förhör, varvid han uppgav att han rymt från ett polskt fartyg i Marseille och där gått ombord i ett namngivet engelskt fartyg destinerat till Haifa. Där hade han åter gått iland och blivit antecknad av myndigheterna.

Mäklaren tillkallades omedelbart, varefter mannen i dennes och styrmannens närvaro fick upprepa sin historia, som skrevs ned i en rapport fvb till emigrationsmyndigheterna. Den något snopne mäklaren fick också ett exemplar av rapporten och jag påpekade för honom att jag tyckte det var mycket egendomligt att denne man kunde ta sig in på det väl bevakade området och även kunde uppehålla sig på kajen utan att vakterna slog alarm. Vid porten till det inhägnade området måste nämligen alla och t.o.m. karantänläkaren uppvisa legitimation eller speciellt utfärdade passerkort.

Mannen togs iland av mäklaren och något mera hörde jag ej i denna sak under våra efterföljande besök i Haifa. Emigrationsofficerarna verkade dock ganska besvärade, varför händelsen ej vidare berördes. Tack vare att pumpman Andersson från Göteborg och Masthugget hade ögonen med sig den gången, besparades stora bekymmer och utgifter.

Ett år senare inträffade ett liknande fall under ett hamnbesök i Colombo, då jag mcd samma fartyg gjorde flera resor mellan Ceylon, indiska hamnar och Persiska Viken. Vid inklareringen frågade agenten om vi hade plats för en polsk pojke som blivit akterseglad från ett polskt fartyg. Pojken som han hade i släptåg var omkring l8 år gammal och med ett sympatiskt uppträdande. Hans enda legitimation var ett av emigrationsmyndigheterna utfärdat dokument, s.k. temporary passport, med b1.a. följande enkla ordalydelse: "The bearer of this passport is said to be" samt namnet. med "giltighetsdatum" ännu några dagar framöver. Redan denna formulering på dokumentet. som dessutom saknade passfoto, annonserade Emigration Authorities egentliga avsikter.

Jag förklarade för mäklaren, att för det första hade vi ingen vakans. För det andra kan man omöjligt påmönstra någon utan giltig passbok. Och för det tredje: Varför försöker ni inte få honom ombord i det polska fartyg som ligger förtöjt ute i bojarna strax intill. Nej, det ville han inte, ty han ville försöka ta sig till Västtyskland, där hans mor bodde. Senare kom också en hamnpolis. som jag kände sedan tidigare. och bönade, men fick samma svar.

Vi blev genast misstänksamma, då pojken fick röra sig fritt uppe i staden och inom hamnområdet. Han syntes också tillsammans mcd vår besättning, i vilken "främlingslegion" (av 35 mans besättning var vi endast 6 svenskar och 14 andra nationer) ingick flera tyskar och holländare. Även svenske konsuln, som kände till fallet, undrade om vi inte kunde mönstra på pojken, men han borde ha begripit bättre, då han visste vad slags pass denne hade. Bl.a. hade även en finsk båt, som skulle hem efter en längre tid ute på Östern, fått samma förfrågan och de var lika misstänksamma som vi.

Före avgången kl 0700 en måndagsmorgon några dagar senare blev fartyget grundligt undersökt, ty pojken hade setts ombord på söndagen. Det påstods att någon sett honom gå iland på kvällen och allt verkade normalt då lotsen lämnade innanför pirarna och önskade "Bon voyage". Men såväl överstyrman som jag hade en känsla av att han fanns ombord och låg gömd någonstans

Att våra misstankar ej var ogrundade fick jag bekräftat påföljande morgon, då jag kom upp på bryggan och möttes av överstyrmans nedslående upplysning om att pojken just dykt upp. Han kallades upp på bryggan där tyske andre styrman tjänstgjorde som tolk. Av vad som framkom hade "Ingen" gömt honom. Han blev informerad om att han skulle sättas i arbete ombord tills vi nästa resa återkom till Colombo, och där skulle han överlämnas till Emigration. Vilket även telegraferades till Emigration, mäklare och vår P&I i Colombo.

Det var en bra ”pojke" som trivdes bland sina nya kamrater och med sitt arbete. och hade det bara gått att ordna ett giltigt pass, så hade han gärna fått stanna kvar. Men tyvärr låg närmaste konsulat eller ambassad för hans räkning uppe i Delhi, varför chanserna var små.

Destinationen var Bahrein i Persiska Viken, där någon inklarering i egentlig mening ej förekom, och någon "Crew List" behövde ej heller 1ämnas, eftersom landgångsförbud rådde utanför hamnområdet. Man behövde inte deklarera vare sig besättning el1er eventuella stowaways. I väntan på kajplats ankrade vi på redden, där bland andra ankarliggare även ett västtyskt styckegodsfartyg låg på törn, samt förtöjde frampå eftermiddagen. Lasten var intagen vid 05-tiden påföljande morgon, där vi togs ut från kajen av den norske lotsen.

På vägen ut, då den tyska ankarliggaren passerades, sade tredje styrman halvviskande: "Han är där ombord nu." - "Vem?" - "Pojken”. Då vi låg vid kajen följde han med vår tyske elektriker dit i går kväll med launchen, men han var inte med tillbaka." Vilket var den bästa 1ösningen, ty nu hade han tillfälle att komma hem till sina anhöriga i Tyskland, och våra bekymmer var också slut. Vid vår ankomst till Colombo en vecka senare, kom som vanligt

"Boarding Partyt" (Karantänläkaren, Emigration, Tullen) ombord tillsammans med mäklaren för inklarering och började rutinmässigt granska papperen. Emigrationsofficeren ställde de vanliga frågorna:

- Crew, 35?
- Yes.
- Passengers?
- No.
- Anybody paying off?
- No.
- Stowaways?
- No.

Han såg lite fundersam ut men sade ingenting. Sedan inklareringen var avklarad, satt vi och kallpratade vid en kopp kaffe eller grogg. Innan de tackade för förplägnaden och bröt upp tittade Emigration åter i sina papper, ställde samma frågor och fick samma svar. Sedan mäklaren och jag blivit ensamma, frågade jag om han fått mitt telegram beträffande fripassageraren, vilket besvarades med ett jakande, varför jag berättade hur problemet löst sig själv. - "Schs för tusan, inte ett ord om detta", varefter han skrattade lika lättad som jag. Han talade om, att även om vi återvänt till hamn efter det vi kommit utanför hamnområdet, så hade myndigheterna nekat att ta iland pojken, bl.a. därför att "passets" giltighetstid utgått. Samma besked fick jag också av P&I-representanten, som jag senare underrättade, och som också fick sig ett gott skratt åt hela historien. Emigrationsofficeren träffade jag även vid efterföljande hamnbesök, och han var säkerligen nyfiken på vad som hänt pojken, men tyckte väl att det var genant att fråga.

Svante Hedin
Sjökapten

Jag seglade i *Elin*

På min 87-årsdag erhöll jag av min dotter ett exemplar av LONGITUDE. Bland det intressanta innehållet fann jag en artikel med fotografi av skonertskeppet *Elin* av Helsingborg, vari jag varit inmönstrad sommaren 1909. Det var den 18 mars som jag mönstrade som lättmatros. Jag vill minnas, att jag hade 40-45 kr i månaden. Jag var befaren sjöman, jag hade varit kuttergast i fyra barkskepp och ett par ångbåtar och jag hade varit på två segelmakareverkstäder, så jag hade någon syvana.

Matroser anställdes aldrig i småskutor, jag var äldst av fyra man i skansen. Akter ut kapten, styrman (ovanligt nog examinerad), "knallen" och kocken, son till skepparen, inalles åtta man. *Elin* var ett nytt fartyg, endast sju år gammalt, byggt av ek. Allt ombord var av prima klass, rigg, segel och löpande gods, och väl underhållet. Aldrig hade vi något rigghaveri eller skörade segel. Hon var en fin seglare och lättmanövrerad.

Maten var som i skutor i allmänhet. Fin proviant, men man kunde ju inte begära, att en kockpojke på sin första resa skulle klara ett Lucullus-kök. Kabyssen var inrymd i skanshuset. Genom en lucka i skottet fick vi in maten. Värmen i skansen kom genom luckan från spisen på andra sidan skottet. Skansen var fodrad med pärlspånt. Jag hade hört sägas att kackerlackor och vägglus inte trivdes tillsammans, men nog trivdes de i samma springa ombord i *Elin*! Men hon var ändå ett av de renaste fartyg som jag farit i.



Skonertskeppet *Elin*

Den första resan gick till Stettin med last av gödning från Sölvesborg. I Stettin gjorde vi en obehaglig bekantskap, klädlus. Tyska

pojkar brukade komma ombord efter arbetets slut. De såg rena och trevliga ut, men när vi kom till sjöss, upptäckte vi våra fripassagerare. Skepparn rådde oss att koka kläderna i saltvatten, vilket vi gjorde och blev kvitt ohyran, men de kläder som ej var rena vid kokningen, blev aldrig rena därefter.

Från Stettin gick vi till Sverige och hämtade en last av cement för Faxe i Danmark. Hem igen och så en trälast till Blyth i England. Där fanns ingen docka utan vi låg vid en kaj, och eftersom tidvattnet varierar mycket där, var det besvärligt att få iland planken vid ebb.

Vi fick en kollast hem, och så gick vi upp till Norrland igen och lastade trä för Padstow på västkusten av Cornwall, en liten idyllisk plats och fiskeläge. Där fanns ingen docka, endast en bassäng inom en pir. Vid lågvatten stod hon i leran, det var torrt långt utanför hamnen. *Elin* var välkänd där, hon brukade vara där med en last varje sommar.

Från Padstow gick vi till Teignmouth i Kanalen och lastade lera för Gustavsberg. Vi låg till ankars på redden och hivade lasten ombord med handvinsch. Jag undrar, hur nutidens sjöfolk skulle gilla att stå tio timmar i vinschen i sommarvärmen? På den tiden utfördes all lastning och lossning av besättningen.



Efter en het och arbetsam dag satt vi vid kvällsmålet bestående av potatis och *en* salt sill per man, då skepparn som var i land, anropade för båt. Vanligtvis brukade en av jungmännen få hämta, men jag var arg och trött, så jag sa: "Nej, jag ska gå och tala med honom." "Jasså, kommer du", sa skepparn förvånad. "Ja", sa jag, "är det rimligt att bara ge oss en salt sill efter en dags hårt arbete, när det finns färskmat?" Han var väldigt sparsam med att köpa färskt, när vi låg i hamn. "Jasså", sa han. "Vi får vä1 se vad vi kan göra." När han kom ombord, tog han fram en burk corned beef. Det var ju alltid något bättre.

På somrarna i makrilltider brukade segelskutorna fånga makrill. Vi hade idealiskt fångstväder. Farten får vara högst 4-5 knop. Vi riggade ut fyra dörjar och halade in fisk i massor. Stimmen var så stora att det liksom kokade i vattenytan. Det fanns en massa träkaggar ombord och i dessa saltades fisken ner. En del fläktes och lades på kajuttaket för att torka i solen. De blev alldeles bruna och såg ut som om de var rökta, All fisken skulle hem som proviant för vintern.

Vi trodde i vår enfald att här skulle det bli makrillfest, men hej vad vi bedrog oss! Första dagen vi fiskade blev det ett par kokta fiskskallar per man. Jag frågade, om inte vi i skansen skulle få smaka fisken. Då sa skepparn på sin breda skånska: "Men fiskasuppa, de ä gott, I pågar". Då svarade jag, att får vi ingen fisk, kommer jag heller inte att dra upp någon. Därefter fick vi en makrill om dan, så länge fisket pågick!

Resan hem blev behaglig i julisolen. Vi lossade leran i Gustavsberg i augusti månad, mitt under storstrejken. Där rådde en sträng diktatorisk regim på den tiden, men lossade blev vi. Efter bottenrengöring vid ett litet varv i Roslagen gick vi till Bomhus vid Gävle och lastade plank för Aarhus. Det var inne i september nu, och vi hade den hårdaste resan på hela sommaren. Vi anlände till Aarhus den 15/11. Så var en i stort sett angenäm sommar slut och jag fick brått att inställa mig till den väntande värnpliktstjänstgöringen.

H. J. Holmquist



FLAGGAN I TOPP

Mars

9 Ola Manhed	70	V
22 Per A Persson	75	O
28 Ulf J Hallengren	90	V

April

8 Carl-Johan Scharp	90	O
12 Jan Höglund	85	S
14 Ludvig Thoursie	50	O
22 Sten Eriksson	90	V
28 Yngve Norgren	65	V

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