



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 79

Redaktion

Ansvarig utgivare

September

Nr 3

Lars Bergman

Sten Gattberg

2011

KAPTEN HAR ORDET

Sommarens aktiviteter avtar och höstens börjar tillta.

Efter Årsmönstring med god uppslutning och sedvanlig ceremoni, var vi inbjudna att hålla årsmötet i Albergets färdigställda annex. Där var tavlorna från Rydbergsrummet, hängda av ägaren Bertil Carnehammar, vilka skapade maritim stämning.

Det var med stor glädje jag kunde överlämna var sin Hedersplakett till Hedersstyrman *Åke Kindstedt* och till *Agneta Thudin Jonsson* för deras mycket uppskattade och mångåriga engagemang för Rydbergsgastarna.

I detta sammanhang vill jag framföra mitt varma tack till Befäl och Gastar för utmärkelsen i form av Förtjänstmedaljen som tilldelades mig. Det var lika överraskande som värmande!

Befälet är nu kompletterat och fullbemannat. Valberedningen har gjort ett gott arbete och deras förslag antogs i sin helhet. De nyvalda som hälsas välkomna är *Lennart Stenberg*, *Gösta af Klint* och *Jaan Hansson*. De två förstnämnda är sjöofficerare (pensionerade) med skonertbakgrund. Gösta dessutom med erfarenhet från Svenska Kryssarklubbens Seglarskola och dess skutor. Jaan är sjökaptten och har senast seglat i Wallenius.

Bo Johansson uppmönstrades till 1:e Styrman och Lars-Göran Nyström till 3:e Styrman/Redogörare.

Sven Dagberg och Thorbjörn Roupé avtackades för nedlagt arbete. Särskilt vill jag tacka Sven för mer än 12 år som redaktör för vårt medlemsblad ”Skeppssorder” – ett strålande arbete med lyckat resultat!

I Sverige har Halmstad varit värd- och målhamn för årets Tall Ships´ Race. Hamnen och staden har fått beröm för arrangemangen, tillgänglighet och snygghet. Eller som vår nye Kock, Gösta af Klint, uttryckte saken: ”Fartygen låg inom gångavstånd från varandra. I land var det en skog av papperskorgar – som tömdes ofta!”

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

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

Sten Gattberg

FÖRSTA MAJ

Mönstring på Alberget

Söndagen den 1:a maj 2011 hölls traditionsenlig årsmönstring på Alberget. Närvarande var 17 Rydbergsgastar samt ett tjugotal anhöriga och gäster.

Tommy Adamsson, ordförande i Rydbergska Stiftelsen, med hustru Eva, Thomas Hellström, Beckholmens Dockförening, med hustru Vanessa samt Ulf och Birgitta Edman DVÖ, var inbjudna som hedersgäster. Bertil och Birgitta Carnehamar, (Albergets ägare), var inbjudna men hade fått förhinder och kunde inte närvara.

En sextett ur ”Flottans Musikkårs Kamratförening i Stockholm” medverkade i ceremonierna med musik och signaler.

Klockan 1200 lämnade 3:e styrman Bo Johansson av till Kapten Sten Gattberg, varefter fanorna blotades och ”Rydbergsgastarnas sång” avsjöngs med bravur.

Följande Gastar som seglade 1961 befordrades till Jubelgastar:

Magnus Crutebo, Sten Gattberg, Sölve Larsby, Jan Svanström, Thore Söderqvist, Göran Garmer och Lars Ingholt.

Sedan den föregående mönstringen har följande Rydbergsgastar avlidit:

Åke Bexelius, Sverker Olow, Per Sabelström, Sven Törnquist, Lars-Olof Skoglund samt Edward Mauroy.

De avlidna hedrades med en tyst minut och 3:e Styrmannen läste ”Sjömans mönstring”.

Besättningens Kaplan, Christer Björck, höll korum.

Förre 1:e Styrmannen Åke Kindstedt utnämndes till Hedersstyrman och mottog Besättningen Rydbergsgastarnas hedersplakett. Även Agneta Thudin Jonsson, som tillsammans med Åke ställt upp för Besättningens väl i många år fick mottaga Besättningen Rydbergsgastarnas hedersplakett.

På förslag av Åke Kindstedt har den övriga delen av Befälet beslutat tilldela Kaptenen Sten Gattberg Besättningen Rydbergsgastarnas Förtjänstmedalj i guld för hans inspirerande ledarskap under de senaste fem åren.

Slutligen troppades fanorna och mönstringsceremonin avslutades med att blåsarna spelade Rydbergsgastarnas marsch.

Gastarna samlades till årsmötesförhandlingar i det nyrenoverade Rydbergssrummet. Därefter förenade sig Gastarna med de inbjudna gästerna till lunch i Stöttboden på Beckholmen.

Lunch på Beckholmen

Sedvanlig mönstringslunch avnjöts i den trivsamma Stöttboden på Beckholmen. Marina Läroverkets kök hade engagerats för mathållningen, något som de skötte på ett bra sätt.

Thomas Hellström från Beckholmens Dockförening berättade om verksamheten på Beckholmen och vad som kommer att hända där i framtiden. Man dockar ca 50 fartyg i sin docka varje år. Det som närmast kommer att hända på holmen är en omfattande sanering av mark som förorenats där under tidigare århundradens tillverkning.

Tommy Adamsson tackade för maten och relaterade om Grosshandlarsocietets tidigare verksamhet med tillverkning av tjära och beck på Beckholmen.

Årsmötesförhandlingar

§1 Kaptenen öppnade årsmötet. Närvarande vid årsmötet var 17 Gastar.

§2 Kaptenen föredrog Verksamhetsberättelsen för seglationsåret 2010

§3 Tallymannen Bo Wahrolén läste upp tallymans rapporten. Årets resultat var ett överskott på 14.768,66 kronor. Skeppskassan innehåller 171.663,62. kr på Plusgiro och bankkonto.

§4 Kaptenen och befälet beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

§6 Mönstringsavgiften för år 2012 fastställdes till 200 kronor respektive 100 kronor för gast under 25 år innebärande oförändrade avgifter. För att underlätta redovisningen beslutades att fakturering av mönstringsavgiften i fortsättningen skall ske i början av resp. verksamhetsår. Det betyder att nästa faktura kommer i februari 2012 i stället för i november 2011.

§7 Valberedningens sammankallande Sverker Westin föredrog beredningens förslag och valet ledde till följande resultat:

Kapten	Sten Gattberg (omval)
1:e styrman	Bo Johansson (f.d. 3:e styrman)
2:e styrman	Lars Bergman (omval)
3:e styrman	L-G Nyström (f.d. lättmatros)
Båtsman	Lennart Stenberg (nyval)
Kock	Gösta af Klint (nyval)
Matros	Ludvig Thoursie (omval)
Lättmatros	Jaan Hansson (nyval)
Backlagsförman Ost	Per-Olof Brandt (omval)
Backlagsförman Vest	Ola Manhed (omval)
Backlagsförman Syd	Guy Rosvall (omval)

Som Tallymän omvaldes Bo Wahrolén och Staffan Ålund samt som Tallymanssuppleant nyvaldes Thorbjörn Roupé

Som medlemmar av valberedningen valdes Kjell Smitterberg och Sven Dagberg

§8 Kaptenen tackade för uppmärksamheten och förklarade årsmötet avslutat.

VESTKUSTENS BACKLAG

Till detta årets första sammankomst den 8 maj var fjorton glada och förväntansfulla gästar församlade denna soliga söndagseftermiddag på Nya Varvet. Inledningsvis serverades en liten whiskypinne för dem som så önskade och vid två glas kallade Ola Manhed till bords för att lyssna till kvällens föredragshållare Urban Edwardsson.

Han började med att presentera sin båt, en "Kanter 64" (64 fot lång) som han och några vänner brukade segla med till Skagen om jularna. Där hade man vid något tillfälle kommit överens om att göra en segling till Spetsbergen sommaren 2007, under den korta tid som stod till buds, då farvattnen var någorlunda seglingsbara, från juni till början av augusti.

Öarna koloniserades ursprungligen av valfångare som upprättade bunker- och proviantförråd till sina fångstfartyg.

Vid angöring av Spetsbergen finns krav på att anmäla sig till myndigheterna i Longyearbyen, som är ett av de mest betydelsefulla samhällena i ögruppen. Detta oavsett var man kommer ifrån eller var man varit tidigare. Underlåtes detta och man ertappas utfärdas dryga böter!

Sommartid kan ögruppen besökas av uppåt 2000 personer från kryssningsfartyg under en dag – eller natt – eftersom det är ljus hela dygnet under sommartiden.



Den 27 maj gav man sig iväg från Tromsø (dit båten seglats upp tidigare). Seglingen till Svalbard bjöd på många vackra vyer. Bildspelet från seglingarna i fjordlandskapen bland isberg och growlers var en fantastisk syn för ett sjömansöga med segelintresse. Högsta latituden som uppnåddes var 81°04' och stor vaksamhet krävs i dessa farvatten. Sjökortet är dåliga eller obefintliga, vädret hastigt omväxlande och magnetkompassen omöjlig att använda. Ankarbotten är i allmänhet lera som ger gott fäste för ankarläggare och det visades några bilder på besättningen som badade i det tvågradiga vattnet. Burr!

Efter avslutat föredrag ställde Gastarna ett flertal intressanta frågor som efter bästa förmåga besvarades av Urban. Stor applåd visade på uppskattning. Tyvärr hann jag inte skriva ned tillräckligt mycket, eftersom jag själv hellre tittade på de vackra bilderna som visades från trakterna kring Spetsbergen! Det ovan redovisade kan ses som ett kort sammandrag av detta synnerligen intressanta föredrag, som väckte allas intresse och beundran!

Vid fem glas kallades till skaffning och kycklingfiléerna med tillbehör som Kocken Kenny dukat upp intogs med god aptit. Eftersom undertecknad denna gång hade fått skjuts, kunde denne vara med och skåla och när "Helan går" sjöngs unisont var det inget fel på Gastarnas sångröster. Skålarnas mångfald medförde snart att stämningen steg på topp och det pratades och skämtades om olika

bedrifter till sjöss – och i hamn – då flertalet av oss haft ett aktivt liv i sjöfartens tjänst.

Anders Lennvi



T/S GUNILLA

Den 1 juni skedde premieutdelning på Öckerö till två av skolledningen utsedda värdiga mottagare av dessa priser. Backlagsförman Ola Manhed inledde med stor auktoritet sitt anförande med att förklara Rydbergsgastarnas verksamhet och historia och redogjorde också på ett ypperligt sätt för våra Backlag.

Ola delade ut premierna till *Nike Johannesson* och *Filip Eliasson* och gav dem samtidigt ett litet ord på vägen ut i livet, om det nu skulle komma att handla om ett yrkesliv inom sjöfarten, eller annan verksamhet, så skulle de ha sin utbildning ombord i segelfartyget *Gunilla* i åtanke under alla förhållanden i sina framtida verksamheter. ”One hand for yourself and one for the owner”!

Anders Lennvi

Vi kommer att ha en hemsida där vi berättar om vad som händer med *Gunilla*. Den kommer under hösten.

Nu finns vi på Facebook ”Skolsegelfartyget T/S Gunillas Vänner”.



Gunilla vid kaj i Halmstad i somras

Är Du intresserad av att stötta *Gunilla* och bli medlem i föreningen kan Du betala in medlemsavgift på bankgironummer 768-9557. Ange namn, mailadress och telefonnummer i meddelanderaden på inbetalningen. Medlemsavgiften är 200 kr för vuxna, 100 kr för dig som är under 20 år, familjemedlemskap kostar 400 kr och för företag 5000 kr (företaget som juridisk person, inte anställda).

Fair Winds

Bengt O Malm
Ordförande

FÖRENINGEN SKOLSEGELFARTYGET T/S GUNILLAS VÄNNER

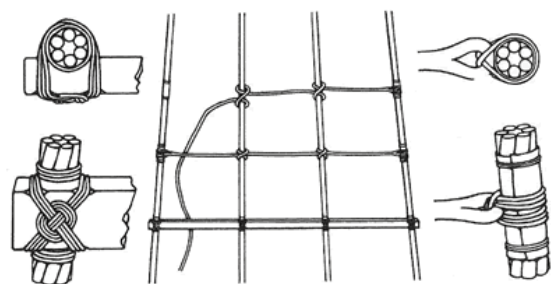
Äntligen har T/S *Gunilla* fått en vänförening. Vi är ett antal gamla Gunillaseglare som nu har bildat en förening med syfte att stötta fartyget och hennes verksamhet.

Det ska vi göra genom att samla in pengar, skaffa kontakter och vid behov hjälpa till ombord.

Vi ska också informera om vad som händer ombord och på skolan till gamla och nya vänner.

Vänföreningen var med ombord när *Gunilla* gick ner till Halmstad i samband med Tall Ships Race. Där hjälpte vi till ombord under seglingen och informerade om föreningen.

Vi har också varit med vid föräldramötena vid skolstarten och informerat om föreningen.



UNDER SEGEL 1933-1943

Minnen, av Oscar Malmberg 1989

Andra och avslutande delen

Torsdagen den 31 augusti 1939 var jag iland och klarerade ut. Som destination angav jag Port Lincoln i Sydaustralien för order. Bakom beslutet att gå till sjöss först på lördag låg väl lite gammal skrockfullhet. Det ansågs ju bland segelskutsjöfolk oturligt att gå till sjöss på en fredag.



På torsdagskvällen satt jag uppe och avslutade augusti månads redovisning samt skrev några brev. Någon gång vid midnatt eller strax före var jag så färdig. Nyheterna under dagen hade varit oroväckande, varför jag slog på min radio samt lyckades få in en kortvågssändning från BBC i London.

I radion meddelade de att tyskarna av allt att döma hade anfällt Polen, eller var i färd med att göra så.

Och då var all skrockfullhet som bortblåst. Jag beslöt att omedelbart gå till sjöss, och purrade därför förste styrman och telegrafisten. Den förre fick order att vara klar att gå till sjöss klockan 0400 och telegrafisten fick sända två telegram. Ett för att beordra lots, och ett för att vi skulle få en bogserbåt som säkrade att vi kom utanför Vinga så fort som möjligt.

Klockan 0400 lättade vi, satte alla segel under utbogseringen och väl utanför Vinga började en laber ostlig vind att blåsa.

Kursen sattes nordvästöver för att så snart som möjligt komma upp under norska kusten. Någon gång vid sjutiden prejadades vi av en svensk jagare som frågade om vi fått varningen för Nordsjön, vilket jag kunde bejaka. Tyskarna hade redan då minerat stora delar av det havet.

Den ostliga vinden friskade alltmer, och övergick till kuling med regn. På söndag förmiddag den 3 september förklarade så England och Frankrike krig mot Tyskland. Vi skulle passerat Fair Isle på kvällen, men jag beslöt att i stället gå norr om Shetland, och på måndagen var vi ute i Atlanten och hade Färöarna i sikte.

Under natten hade vi prejats av en engelsk hjälpkryssare som obehindrat lät oss fortsätta ut i Atlanten. Under natten hade det engelska passagerarfartyget *Aihenia* torpederats, och vid räddningsaktionen hade bland andra *Southern Cross* med Sten Hallström som befälhavare bidragit.

Vi kom ganska snabbt sydöver och befann oss den 6 september sydväst om Irland där vi siktade en tankbåt på väg till England från Västindien med flygbensin. Vi tittade på den men avståndet var för stort för att kunna signalera. Jag vet att Millicent stod bredvid mig och sade: "Please, God, let them get home safely".

Hon blev inte bönhörd, ty de blev torpederade vid niotiden på kvällen. Jag vet det ty jag har en vän som var ombord i tankern och som tog ett foto av oss. Han påstod att vi målat om fartyget till svart, vilket inte var sant men det ser faktiskt ut så. Det var väl ljuset som spelade ett spratt med färgläggningen.

Vi fick order att inte anlöpa Madeira, och så småningom order att gå till Buenos Aires där vi skulle lasta foderkakor och linfrö för Sverige. Ett i mitt tycke helt vansinnigt beslut, men troligtvis hade rederiet fått order från högre ort.

Utresan till Buenos Aires var i övrigt händelselös, om man undantar att andre styrman blev mycket nervös och såg u-båtar så fort det blev mörkt. Så det var ingen idé för mig att gå till kojs före midnatt. Jag blev alltid väckt.

Strax innan vi var lastade anlände så den åländska fyrmastbarken *Moshulu*. Även den skulle lasta som vi och med destination svensk hamn. Finland hade strax före blivit anfallet av Ryssland. Helsingfors och andra städer hade flygbombarderats och kapten Sjögren var mycket nedstämd och ledsen. Båda önskade vi att vi fått ställa kosan vart som helst i världen istället för till Nordeuropa i midvintern.

Jag hade fått order att gå till Bergen i Norge för order, men visste mer än väl att vi med säkerhet skulle bli införda till Kirkwall eller annan engelsk hamn för undersökning.

Men iväg kom vi.

Strax efter det att vi passerat linjen fick jag order att gå till Barbados i Västindien för vidare order.

Hemma i Sverige var det tydligen vargavinter och isläggningen hade börjat för att sedan brolägga

hela Kattegatt och så småningom stora delar av Skagerack.

Så småningom fick vi order att segla, men väl hunna upp i Nordatlanten fick vi order att återvända till Barbados. De engelska eleverna hade tidigare mönstrat av enligt order från de brittiska myndigheterna. *Moshulu* hade under tiden legat några veckor i Fayal på Azorerna.

Återigen fick vi så order att fortsätta till Bergen, och den nionde april då tyskarna invaderade Norge var vi inte långt borta. Jag fick då telegrafiska order att angöra Reykjavik på Island.

Vid detta tillfälle blåste det frisk västlig vind och vi länsade undan, men efter telegrammet var det ju bara att plocka av bramseglen samt lägga fartyget bidevind för babords halsar och arbeta oss västeröver.

Efter ett par dagar fick jag så ett nytt telegram som sade: ”Kancellera Reykjavik och sök lämplig neutral amerikansk hamn”.

Det hör till saken att ombord inte fanns några sjökort för varken Buenos Aires, Barbados, Island eller USA, eller för den delen över någon part av den amerikanska ostkusten, så de fick jag tillverka själv med ledning av de seglingsbeskrivningar som fanns ombord.



Det blev då New York som inte bjöd på några större svårigheter. Det var rent och fint. Vi anlände dit den 30 april, alltså Valborgsmäss efter en ganska god resa västeröver i Nordatlanten.

Segelmakaren, som varit sjuk en längre tid, dog och vi fick begrava honom en förmiddag syd om Newfoundland. Vi hade då frisk och kall nordlig bris när vi brassade back. Jag minns att Millicent var livrädd att vi alla skulle ådragit oss en svår förkylning, barhuvade som vi var under den korta begravningsakten. Hennes farhågor visade sig vara ogrundade som tur var.

Ett par veckor efter vår ankomst kom så det tyska anfallet mot Västeuropa. Holland, Belgien och Frankrike föll snart och den effektiva tyska krigsmaskinen firade triumfer. Evakueringen av några hundra tusen engelska och övriga allierade trupper

genomfördes mot alla odds. Frankrike kapitulerade och tyskarna jublade.

För vår del betydde det att de fyra holländska eleverna avmönstrade och fick genom sin ambassad hjälp att komma till San Francisco där de kunde mönstra i holländska fartyg för vidarebefordran till Holländska Ostindien.

En av dem besökte mig i Göteborg någon gång på 60-talet medförande hustru nummer två som var danska. Han visste att de två övriga, Krop och Wilkens hade blivit krigsoffer och Elsinga hade försvunnit – ingen visste när eller var.

Andre, tredje styrman, telegrafisten, båtsman samt den kombinerade timmerman/donkeymannen tillsammans med några av eleverna mönstrade även de av. Istället för de båda styrmännen mönstrade jag en färöpojke som andre styrman och telegrafist. Han hade danska examina men ingen segelfartygspraktik.

Lasse Baecklund, som nu varit ombord i tre år, fick tjänstgöra som tredje styrman vilket han gjorde med den äran.

Det var alltså en ganska decimerad besättning som fick segla vidare då vi fick order att avgå för att lossa vår last i Norfolk N.C., samt Baltimore Md.

I Baltimore dockade vi. Till ankars, i väntan på dockan, hade vi en söndagsförmiddag ett blixtnedslag i förtoppen som splittrades. Förbramstången, som vi hade fått ny i Göteborg 1933, hade alltid visat sig vara för vek, och det var bara bra att få en ny och stark stång av pitchpine. Dessutom fint och lärorikt för eleverna och den övriga besättningen.

Efter någon väntan fick vi så order att gå till Newport News för att lasta kol till Rio de Janeiro. Lastningen avslutades en natt med storm och regn, och på grund av ett misstag fick vi nog minst en järnvägsvagn för mycket. Något som tillsammans med allt vatten som strömmat ned genom kolrännan gjorde att fartyget blev mer än väl ”på märket”. Men vad kunde vi göra?

Bekymren den här första amerikavistelsen sommaren 1940 var många, och ett av de få glädjeämnen var väl att Thorsten Liedholm, tidigare tvåårselev, kom tillbaka.

Resan till Rio blev lång och då vi anlände till bestämelseorten hade kolet, som var gasrikt och blött, börjat hetta till ordentligt. Vi hade säkert inte klarat en vecka till utan självantändning. Hamnarbetarna arbetade under protest, men som väl var blev vi snart loss.

Under resan hade vi i doldrum präjats av en engelsk hjälpkryssare, ett tidigare passagerarfartyg. Det var helt stilla då de sände order att ”stoppa

framfarten”, så vi brassade back på stortoppen och blev strax efter bordade.

En av de unga officerarna rusade genast akteröver och tittade över ”häcken” för att se efter en propeller. Så jag upplyste honom att vi inte var någon sentida *Seeadler*. På förfrågan om vi behövde proviant svarade jag givetvis nej tack, varpå kryssaren svarade: ”Men färskmat som grönsaker och kött har ni väl ändå inte, så vi sänder över lite till er”.

Och vi fick en livbåt full med färskvaror, steward Schönbeck påstod visserligen att det var åsnekött vi fått, och kanske det. Gott var det i alla fall. Dessutom kom det frukt samt en stor chokladask ”to the captain’s wife”.



Från Rio seglade vi så till Santos för att lasta foderkakor för Nordamerika. För att spara pengar hade vi endast 300 ton ballast inne. Som väl var hade vi laber ostlig vind hela resan. Avståndet är inte långt, och distansen avverkades på något dygn, men tro mig – det var med en stor suck av lättnad som jag ankrade utanför inloppet till Santos.

Millicent var kvar på sjukhuset i Rio där hon opererats, och flög sedan till San Paulo för vidare befordran ned till Santos.

Destinationshamn i USA blev Boston Ma., och dit anlände vi i början av februari.

De sista dagarna den resan var mindre behagliga. I Golfströmmen, tolv timmar innan vi passerade Nantucket, hade vi frisk sydlig och 20 grader varmt. På kvällen nästa dag hade vi så en västnordväst vinterstorm med frysgrader. De som då var med har säkerligen inte glömt den persen.

Men alla stormar tar slut och ett par dygn senare låg vi väl förtöjda vid en pir i Boston. Lasten lossades och ballast intogs, och så bar det iväg på en ny resa till Sydamerika. Denna gång var vår destination Santos direkt, och där lastade vi åter för Boston.

I varje hamn avmönstrade några elever för att söka komma hem, och under februariuppehållet hade bland annat Lars Baecklund avmönstrat för att komma hem och till navigationsskolan.

Likaså Bo Grönvall som mönstrade över till *Colombia*, som skulle göra en resa till Vladivostok, och därefter hem till Sverige. Han hade bland annat det tvivelaktiga nöjet att befinna sig i Manilla på Filippinerna när japanerna anföll, men *Colombia* lyckades smita och kom via Australien undan.

Och Thorsten Liedholm blev nu befordrad till tjänstgörande tredje styrman.

Vi hade en fin utresa och kom ganska snabbt till Santos, där vi lossade vår ballast och tog in ny last för Boston. Besättningen började nu bli blandad och därtill ganska decimerad, men vi seglade vidare.

Vi anlände åter till Boston på sensommaren 1941 där en del av lasten lossades, varefter vi seglade upp till Portland Me. Där vi lossade resten, cirka 1000 ton. Ny ballast och därefter ned till Newport News där vi lastade kol till Santos i Brasilien.

I Santos lastade vi så åter för USA, men i december 1941 och någon vecka före vår avsegling hade USA kommit med i kriget genom den japanska attacken mot Pearl Harbour. Några uppgifter om eventuella mineringar av de olika nordamerikanska hamnarna lämnades inte, men jag fick rådet att på uppresan angöra Barbados för att erhålla ytterligare upplysningar.

På julnatten prejades vi av ett engelskt örlogsfartyg som önskade oss god jul och lycka till. Nyårsnatten passerade vi linjen och dygnsdistansen var på nyårsdagen något över 200 sjömil. Ganska ovanligt för oss som så många gånger tidigare passerat linjen i mer eller mindre stiltje. Men det var ju ”årsens tid” och vi var därtill ganska långt västerut.

Och så anlände vi till Barbados. Några upplysningar om mineringar av de olika hamnarna gick inte att få, och det visade sig att tyska u-båtar började härja och sänka tonnage i massor utanför den amerikanska ostkusten. De kunde tydligen härja ganska ostört. Kuststäderna och samhällena var ju fortfarande upplysta så det var ju bara för u-båtarna att sitta där och plocka av fartygen som syntes tydligt mot ljuset. Tala om ”sitting ducks”, men här fanns de. Bland annat torpederades det svenska fartyget *Amerikaland*.

Jag blev av de engelska myndigheterna på ön avrådd från att försöka segla till Boston, utan att istället söka på Cape Henry för att lossa någonstans i Delaware Bay. Inloppet till Cape Henry var visserligen minerat, men jag fick i alla fall löfte om lots före angöringen. Ett löfte som hölls, och vi hade tur och ankrade innanför minfältet strax efter midnatt efter att ha seglat bidevind för frisk sydväst.

Det var knappt att vi sträckte och lovartsnockarna på bramseglen lyfte ibland, men som väl var fyllde de åter och vi kom in. Otvivelaktigt var det ganska nervpirrande. Den minfria rännan var inte mer än 600 fot bred, och natten före hade en tanker som kommit lite fel exploderat vid sidan av rännan och vraket syntes tydligt.

Hade vinden skiftat mer föröver hade vi otvivelaktigt fått bråttom med att stupankra, om vi nu hade klarat av allt vad en sådan manöver medförde.

Besättningen var denna resa väldigt liten. Av de som mönstrat i Göteborg sensommaren 1939 var, förutom mig själv, endast förste styrmannen, stewarden samt fem av de ursprungliga eleverna kvar. Resten var en blandning av olika nationaliteter – en polack, några danskar, gott sjöfolk men utan segelpraktik, samt några amerikaner.



Allt som allt var vi 18 ombord, och det var ju inte mycket att komma upp i Nordatlanten med vintertid. Inte ens om alla varit gamla matrosar vana vid segelfartyg. Men så kunde det också hända att skepparen själv fick hjälpa till, i varje fall visa hur man gör fast ett bramsegel.

De sista tre dygnen hade vi en ordentlig storm att klara av, vilket var jobbigt och gav lite sömn och vila. Jag hade tre månader tidigare opererats för blindtarmen i Santos. Sviterna efter det hade väl inte gjort mig starkare precis, och jag kommer så väl ihåg att, då jag kom ut från karthyttan klockan 8 efter ankringen innanför Cape Henry, möttes av

Ingvar Johansson som höll på att klara upp på halvdäck. Han tittade på mig med stora ögon och sa: "Stackars kaptan ..."

På min fråga vad han menade med det, sa han att jag såg dödstrött ut, och det hade han säkerligen rätt i. Jag hade inte vilat tillräckligt men spänningen hade släppt.

Vi fick den morgonen order att lossa i Baltimore. En bogserbåt anlände på förmiddagen och tog oss på släp.

Och så var det slutseglat. Besättningen mönstrade av och kvar var jag och min hustru, förste styrman samt steward Schönbeck, och efter lossningen låg vi till ankars ett stycke ut från hamnen tills jag lyckades få en kajplats vid en gammal pir som då inte användes.

Den platsen fick vi först i november och tiden där ute hade varit arbetsam och orolig. Stewarden var inne på sjukhus flera gånger och förste styrman hade gift sig och flyttat iland. Millicent och jag var en stor del av tiden ensamma ombord.

Sensommaren såväl som hösten och vintern kan ju vara besvärlig på USA:s östkust med djupa depressioner som drar fram med åtföljande stormar med regn och dåligt väder samt vindskiften på ibland halva kompassen. Vi hade endast 100 ton ballast ombord, vilket gjorde henne känslig och "topheavy".

Jag måste ibland låta även det andra ankaret gå och sedan passa vindskiftet och hiva upp i tid så att jag inte fick törn i kättingarna. Och då måste donkeypannan eldas, spelet kopplas med allt vad därtill hörer med bekymmer. Millicent fick passa vattenglasat till pannan och varsko i tid när jag måste in för att fylla på mer vatten. Och så fyra på och ut och hiva igen. Men vi klarade det!

Jag hade inköpt en liten motorpump så att vi kunde spola däck varje dag, och i övrigt tillbringade vi väl tiden med att försöka hålla det gamla fartyget i någorlunda presentabelt skick.

Stor hjälp hade jag även från US Coast Guard som besökte oss ofta med trainees och gav oss "a hand". Ja, om den tiden kunde skrivas mycket.

Vid årsskiftet 1942-43 blev fartyget sålt till Portugal, och i slutet av januari månad överlämnade jag henne efter torrdockning.

Det kändes lite hårt, ty hon hade ju varit mitt hem i nästan tio år.

Som avslutning vill jag citera lite ur Millicents dagbok, det rör de sista dygnen till sjöss innan vi inkommit till Delaware Bay:

"We've battled our way around the Seven Seas; we've experienced easterly gales in the roaring

forties, a cyclone in The Indian Ocean, murderous weather off The Cape of Good Hope, winter gales around Iceland, ice and snowstorms off the New England coast; in fact we thought we knew all there was to be known on the subject of dirty weather.

The past two weeks, however, proved we still have something to learn. Two horrible storms struck us in quick succession, the second infinitely the worst of the two. Mountainous seas crashed into and over the ship, poor old dear ...

It's unfair that at her great age, she is fifty, should have to fight for her life.

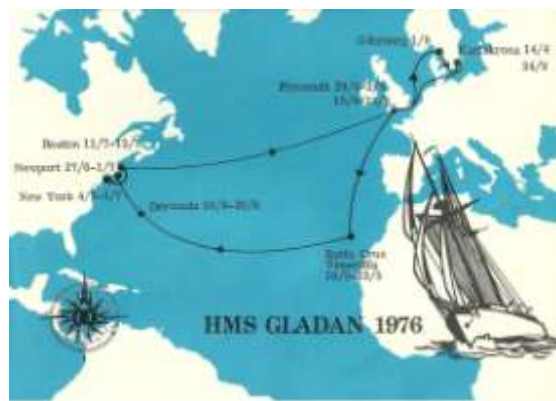
The men on deck went through purgatory, hauling braces in water up to their waists and being flung around. I am always terrified that some of them will be washed overboard.

Down below I didn't enjoy myself either ...

The lee lifeboat was swamped and the portholes under water. The heavy seas forced their way through and our carpet chairs and bedroom sofa are pretty well ruined.

Poor Oscar! He's tired to death, were he not so strong he'd have collapsed long ago. His tan never permit him to look pale but his cheekbones are sticking out and his eyes have retired into sunken pits. Poor darling, I could howl when I look at him. My own face looks like a suet pudding before it is put to boil. The chief is on the verge of a nervous breakdown. He works like a slave and is most conscientious.

One of the minor miracles of the storms has been performed by the steward and the cook. They are flung around and bounced from one end of the galley to the other, their pots and pans leap off the stove, and yet they contrive good hot meals for all of us. How on earth can they do this? It's beyond my comprehension."



OP´ SAIL 1976 – BICENTENNIAL OF USA

Av Sten Gattberg

Första delen

Så började det

1776 seglade örlogsbriggen *Diana* som första svenska övningsfartyg med elever. Samma år förklarade sig Förenta Staterna självständigt från Storbritannien. 100-årsjubileet hyllades av bland andra svenskt deltagande med segelkorvetten *Norrköping* och ångkorvetten *Balder* i den stora paraden utanför Philadelphia.

200-årsjubileet – Bicentennial – fick för svensk del sin upptakt i Kiel 1972 då deltagarna i det årets Tall Ships´ Race var samlade för att högtidlighålla avslutningen av Olympiadens kappseglingar. (Ceremonin fick inställas efter den tragiska massakern på israeliska olympiadeltagare.)

Ordföranden i Bicentennial-kommittén, PR-mannen Mr Warbarton III, presenterade en inbjudan till kappsegling 1976 från England över Atlanten, paradsegling uppför Hudson River i New York och sedan kappsegling tillbaka till England. ”Vilken upplevelse!” tänkte jag som fartygsschef (FC) på HM Skonert *Gladan* och presenterade inbjudan för Marinens segelfartygsexpert, kommandörkapten (kk) C-G Bager. Kallt kommenterade han ”Det här är inget för *Gladan* och *Falken* – våra elever skall segla i europeiska farvatten!”

Åren gick och på våren 1975 kallade Chefen för Marinen (CM), viceamiral Bengt Lundvall, till möte för att undersöka möjligheterna att delta med en skonert till New York och åter. Tillsammans med C-G Bager och kk Lars Norsell, som då var chef för Flottans utbildningsavdelning, gick vi igenom de snart 30-åriga skonerternas status. Det var ju 20 år sedan de senast seglat över Atlanten med Rydbergselever.

Hur skulle en skonert bemannas och vilka utbildningsmål skulle uppställas? Vilka underhållsåtgärder behövdes på skrov och rigg? Vilken reservma-

teriel (spiror, segel, tågvirke) skulle behövas? Allt granskades och kostnadsberäknades. Slutligen kunde vi presentera ett underlag för att låta en skonert delta.

CM godkände behoven och beslöt att *Gladan* var lämplig att delta. Abraham Rydbergs Stiftelse inbjöds att rekrytera civila elever, blivande Rydbergelever. Utbildningsmål utformades som ”styrd praktik” vilket innebar att teoretisk utbildning varvades med praktik. På detta sätt skulle eleverna få räkna dubbel sjötid vid ansökan till sjöbefälsutbildning.

CM utsåg mig till FC och jag fick uppdraget att utse befäl och nyckelbesättning. Sekond blev Nils Engström och tillsammans planerade vi för kappsegling över Atlanten. Vi skulle ju inte kunna använda motorn, så vi beräknade hur lång tid vi skulle kunna vara till sjöss utan bunkring. Dels var det färskvatten och dels var det brännolja (till hjälpmotorn och vid behov ta oss i hamn) som var de begränsande faktorerna. Vi kom fram till att vi skulle kunna hålla till sjöss i 40 dygn – med sträng vattenransonering! Vi studerade vindar och strömmar, vi räknade på hur mycket proviant vi skulle behöva samtidigt som vi sneglade på deplacementet – i kappsegling måste ju alltid vikt sparas!

Lars Wiggenius, reservofficer och lektor i navigation på sjöbefälsskola, utformade utbildningsmål enligt den utredning han presenterat för Utbildningsdepartementet.

Nyckelbesättningen bestod av

Sekond (S) Nils Engström
 2.O Carl-Axel Arlestedt
 3.O Lars Wiggenius
 Fartygsläkare (FL) 1. Torsten Seeman
 FL 2. perioden Carl-Gustaf Groth
 1.Skeppare L-E Brorsson
 2.Skeppare Bo Hansevi
 Brass
 Timmerman Per Florén
 Telegrafist Torkel Nyström
 3 kockar

Rustning och avsegling

Med snöskottning inleddes rustningen den 8 mars. Successivt inmönstrades 21 Rydbergselever. Dessa hade tagits ut av Stiftelsens Inspektor, kommandör Bengt Hedlund, och vi hade ett styvt arbete att välja ut eleverna bland alla de som ansökt, alla med bakgrund i handelsflottan.

Rustningen gick planenligt trots flera dagar med morgontemperatur under -10° och is i hamnbassängen. Inombords höll värmepannan god värme. Rundhult, stående och löpande rigg kom på plats. Segel slogs under, två reservställ stuvades i segel-

kojen. All annan utrustning bars ombord och stuvades. Modern – i alla fall för 1970-talet – telemateriel tillfördes: DECCA Navigator, ny radar och VHF-radio (de första kom ombord 1972), KV- och LV-sändtagare samt en väderfax och en OMEGA navigeringsmottagare.



Akra däckshuset som inrymmer gunrum och sjukhytt, förlängdes 50 cm föröver. Med ett nytt bord tvärskepps, blev det utrymme för tio sittande, jämfört med fem runt det lilla längskeppsbordet. På aktra trossbotten, där eleverna var förlagda, placerades en ny frysbox för proviant och på förliga trossbotten, där sjömännen var förlagda, stuvades två plastkärl för 2 kbm färskvatten som kompletterades till de 9 kbm i tankar, alltså 11 kbm för 33 personer.



FL Seeman sticker kocken Kjell Loftenius

Provseglingen gästades av C-G Bager, Lars Norsell samt kk Göran Almgren (Flottans Personalavdelning och mångårig FC på skonerterna). I frisk och kylig NO-vind loggade vi stundtals 10 knop. Vakt-

havande officer (VO) höll värmen genom att hoppa rep på halvdäck!

Bertil Perrolf kom ombord den 13 april för att från *Gladan* sända det populära radioprogrammet "Ski-vor till kaffet" inför avseglingen.

Onsdagen den 14 april samlades många anhöriga och intresserade på Mobiliseringskajen för att tillsammans med Örlogsbaschefen, kommandör 1. gr Lennart Ahrén, följa losskastningen och se *Gladan* sätta segel och styra ut mot Försänkningen. Det skulle dröja 4,5 månad innan vi var tillbaka i hemmahamnen.

Nordostvinden gav oss god undanvindssegling mot Kiel-kanalen. Ute på Nordsjön fortsatte nordan och vi fick fina tillfällen till segelexercis och prov med olika segelsättningar. Vi testade bland annat att föra bredfoc och fisherman utan gaffelfoc. Innan vi gick in till starthamnen Plymouth den 28 april, hann vi med ett besök i Falmouth.

Fortsättning i kommande nummer

NY GEORG STAGE ?



Enligt den danska tidningen *Søfart* planeras ett nybygge till Stiftelsen Georg Stages Minde. Ett förslag finns på ett skepp med 63 m längd, 10,4 m bredd och 4,5 m djupgående. Fartyget får ett däck mer än nuvarande *Georg Stage* från 1934 och planeras vara i drift 2014 med plats för 63 elever och 10 besättningsmän.

KALENDARIUM

Ostkustens backlag	10 oktober
Manusstopp nästa Skeppsorder	4 november
Ostkustens backlag	14 november



JOHAN LISTRUP HAR MÖNSTRAT AV

Dina kamrater från s/v *Flying Clipper* har förgäves väntat på ditt tillfrisknande.

Den 2 september var det så dags för dig att slutligen kasta loss.

Vi saknar dig men minns samtidigt med glädje de gånger vi träffades och då du på ett roande sätt delade med dig av djupa kunskaper från ett långt och händelserikt liv till sjöss.

Som elev, sedan kvarterschef på skolfartyget *Flying Clipper* började du din långa bana till sjöss. Några resor var du 1:e Styrman på *Flying Clipper* då hon gick på charter bl.a. i de norska fjordarna.

Du gick igenom Sjökrigsskolan innan du återvände till de stora vidderna som befälhavare under många år på fartyg i oceanfart.

Du blev en av ett fåtal Clipper Line elever som hela sitt verksamma liv arbetade till sjöss.

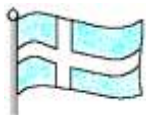
Du var en stöttepelare och inspirationskälla till åtskilliga sammankomster med Riobesättningen.

Det är med stor sorg och saknad vi minns dig och ännu en gång får citera ur J.W.Carrs dikt:

**To these of us who still remain
The years come along and are
gone again
Until that not too distant day
Brings out the shout of a last
"Belay"**

Farväl Kamrat

Flying Clippers Riobesättning



FLAGGAN I TOPP

Oktober

4 Peder Jennerholm	70	V
5 Bo Dagberg	75	O
14 Svante Furelius	75	O
16 Lars Ingholt	70	S
25 Hans Verde	75	V
31 Per Erici	60	O

December

3 Jöran "Willy" Olson	80	S
18 Christer Fredholm	85	S
27 Sven Jacobsson	80	O
28 Bo Lindquist	65	V

MÖNSTRINGSRULLAN

Sedan senaste Skeppsorder har följande Gastar inmönstrats:

Kim Berndt, Malmö, *Falken* 2007
kim.berndt@biol.lu.se

Per Erici, Stockholm, *Falken* 1968

Lars-Erik Johansson, Malmö, *Flying Clipper* 1957

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	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20 nypan@lycos.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 32 54
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39
Lättmatros	Jaan Hansson	08-31 09 09

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	specialpris	60:-
Slipshållare		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 5 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.