



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 84	Redaktion	Ansvarig utgivare	Februari
Nr 1	Linus Martinson Sven Dagberg	Sten Gattberg	2016

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Medlemsbladet *Skeppsorder* är viktigt för Gastarna. Det är den sammanhållande länken när det inte alltid är möjligt att träffas. *Skeppsorder* är inne på årgång 84 – aktningsvärt! *Skeppsorder* har fått ny redaktör i och med att Sven Dagberg återtagit arbetet att tillsammans med Linus Martinson ta fram medlemsbladet. Tack Sven! Tack framförs även till Lars Dahllöf för insatserna under 2015 och jag hoppas att han fortsätter att komma med artiklar.

Skeppsorder utkommer med fyra nummer om året. Tryckning och utskick blir dyrare och dyrare – särskilt portokostnaden. Ett sätt att minska dessa utgifter är att distribuera medlemsbladet elektroniskt till dem som har e-post. Övriga och de som ändå önskar *Skeppsorder* i pappersform kan komma att få det. Frågan vill jag ta upp den 1 maj.

Besättningen behöver både rekrytera fler medlemmar och bistå Befälet genom att ställa upp för Besättningens fortlevnad. Det kan göras på två sätt: 1. Betala mönstringsavgiften! 2. Till Befälet kommer några Gastar att behövas och jag ber dem som blir tillfrågade att ställa upp.

Vid senaste Skeppsrådet beslutades att de Gastar som under 2015 och 2014 inte erlagt mönstringsavgifterna – trots påminnelser – kommer att avmönstras (§ 4 Instruktioner). Därmed upphör distributionen av Skeppsorder (dessa har ju hittills fått Order gratis!).

Kontakterna med ”våra” uteseglare, *Gunilla*, *Älva* och *Gladan* är goda. De förstnämnda seglar sin årliga rutt medan *Gladan* seglar mellan Kanarieöarna, nordafrikanska kusten och Kap Verde med Marinens kadetter och civila sjömansskoleelever. *Gladan* assisterade i november en tysk segelyacht som sänt ut nödmeddelande. En insats som kommer att uppmärksammas.

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 de som är behöriga 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

T/S GUNILLA

Ett utdrag ur Båsens rapport från *Gunilla* den 20 januari. *Gunilla* ligger nu i hamn på Grenada.

” Idag var sista dagen på Atlantöverfarten. Styrmännen säger att vi kommer att ha land inom synhåll någon gång kring midnatt. Kanske kommer vi också att ha det, för det har varit stjärnklart och månsken de senaste nätterna. Är det så ikväll också tänker jag stanna uppe för att spana.

När man går dagman som jag gör missar man lite av de lugna nätterna ute till havs, men igår kväll stannade jag uppe och var med lite som en skuggfigur på kvällsvakten. Det är en fin lunk ute på däck nu, efter tre veckor till sjöss har alla tagit till sig idéen om att båten är hela vår värld, och det är mest utkiken som emellanåt har blicken riktad ut över relingen. Därför är det en förvånansvärt lugn stämning sam lagt sig över fartyget, så här kvällen innan ankomst. Man kunde vänta sig att alla skulle vara som i en yra och inte prata om annat än att komma fram, men tvärt om säger många att det känns främmande att vi redan skulle vara framme, att de inte skulle ha några problem med att vara ute ett par veckor till. Jag håller med, det är fantastiskt hur snabbt man vänjer sig vid så fullkomligt olika livsvillkor.”

” I övrigt händer faktiskt inte så mycket så här i slutet på resan. Alla de olika arbeten på fartyget vi har underhållit oss med under dagarna är slutförda. Det gick med en väldig fart den sista tiden. Det är som att de flesta har börjat förstå att det mesta faktiskt kan bli roligt bara man bestämmer sig för att försöka göra det bra. Vi har haft folk klängandes i riggen i alla tänkbara och, även för oss lite mer rutinerade, otänkbara ställningar, krälades på däck med sjön spolandes runt knäna, med huvudet ner i olika hål och luckor, målades, oljades, spillandes, geggandes, torkandes och svärandes.

Jag vet inte hur många gånger jag har hört -det här går inte! och hur många gånger det sedan ändå har gått, hur många halvhjärtat småskrubbande och muttrande som till slut trots allt fått sin lilla del av båten ren och hur många som till slut nu småpratandes och skrattandes helt enkelt bara jobbar på, hjälper varandra och märker att de lyckas! Det är då man känner att det här är roligt!

Martin Toomingas, Båtsman



Salongen, där de intet ont anande brittiska officerarna bjöds på fin middag av den "norske" kaptenen, kunde sänkas ned under däck. Där väntade 15 beväpnade tyska matrosar på dem

Sjörövarkaptenen som inte ville få blod på sabeln...

Av Lars Dahllöf/text

Ill.: Charlie Bood

Felix von Luckner har gått till historien som första världskrigets gentlemannapirat. Med sjörövarflagg hissad på sitt seglande kaparfartyg anföll och sänkte han 14 fientliga skepp. Nästan utan blodspillan.

Den tyska krigshistorien är, trots eller tack vare, alla sina krig, sitt vapenskrammel och allt elände som den dragit över världen, fattig på hjältar av ädlare valör.

En av de få som väl kan räknas in i den kategorin är greve Felix von Luckner som under första världskriget begav sig ut med ett segelfartyg på kaparfärd. Med hjälp av fräcka bluffar - och två svenskkonstruerade kanoner - sänkte han 14 fientliga fartyg innan hans eget skepp spolades upp på land av en jättevåg på en atoll långt nere i Söderhavet.

Greve Felix von Luckner föddes 1881 i en officersfamilj i Halle an der Saale, nära Dresden i östra Tyskland. Familjens krav och förhoppning var att han skulle följa familjetraditionen och bli kejsarlig kavalleriofficer. Det ville inte unge Felix och som 16-åring rymde han hemifrån och gick till sjöss.

I Hamburg fick han, utan papper och under falskt namn, Phylax Lüddike, hyra som - obetald - skeppspojke på den finska barken "Niobe".



Luckners kaparfartyg Seeadler till havs, som den tyske marinmålaren Christian Rave, föreställde sig hur det såg ut. Bilden på Seeadler spreds i massupplaga som vykort i Tyskland, när landet på nytt rustade för krig.

På resan med "Niobe" till Australien föll von Luckner vid ett tillfälle överbord. Kaptenen på "Niobe" tvekade att sätta en livbåt i den upprörda sjön för att rädda den obetalde skeppspojken eftersom han inte ville riskera livet på fler besättningsmän. Men till slut kom livbåten i sjön och man lyckades plocka upp den nödställda.



Luckner gick till sjöss 16 år gammal som obetald skeppspojke under namnet Phylax Lüddike.

"Niobe" var en tuff skola för 16-åringen, men Felix var stark som en björn och klarade sig bra.

Han rymde från fartyget när det kom till Australien, drev omkring där och tog de jobb han kunde få. Han sålde Frälsningsarméns tidning Stridsropet, han var prisboxare och kängurujägare och han jobbade ett tag som fyrvaktarassistent.

Han gick sedan till sjöss igen och seglade de följande åren världen över på segelfartyg från olika nationer. Ett av dem var den engelska fyrmastaren "Pinmore", med vilken han gjorde en oavbruten sjöresa på 285 dagar från San Francisco till Liverpool.

Felix avancerade snart till matros. När han var i hamn och väntade på hyra extraknäckte han som brottare och prisboxare. Och han läste till styrman och tog examen 1903 i Lübeck.

Efter ett år som befäl på en ångare i handelsflottan var det dags för nästa steg i den plan för sin framtid som den målmedvetne Felix gjort upp. Som styrman var berättigad till reservofficersutbildning i tyska marinen och den vägen kom Felix till slut in på den mera ståndsmissiga yrkesbana som hans grevliga familj ursprungligen tänkt att han skulle välja. Låt vara att marinen kanske inte var riktigt lika fint som kavalleriet.



Till slut nådde skeppspojken sitt mål – här von Luckner i fullt ornat med många medaljer.

År 1911 blev Felix von Luckner till slut stamansställd officer i den kejserliga tyska marinen, sedan han innan dess också avlagt en civil sjökaptensexamen.

Vid första världskrigets utbrott tjänstgjorde Felix von Luckner, som nu avancerat till kapten i marinen, som chef för ett av kanontornen på ett av den tyska Nordsjöflottans modernaste slagskepp, "Kronprinz". I den egenskapen deltog han i det stora sjöslaget mot engelsmännen i Skagerack år 1916. Vem som egentligen segrade i Skagerackslaget är omtvistat. Engelsmännen förlorade flest fartyg. Men å andra sidan var det sista gången som de tyska pansarkolosserna vågade lämna sina skyddade hamnar och söka strid till sjöss.

I stället kunde engelska flottan nu etablera en blockad mot tyska hamnar, som effektivt hindrade den tyska sjöfarten.

I det här läget fick den tyska marinstaben en snilleblix.

Man skulle utrusta ett segelfartyg med kanoner och skicka ut det på härjningståg mot fiendens handelsfartyg. Det skulle kunna ta sig genom blockaden och bakom ryggen på de engelska krigsfartygen.

Vem skulle misstänka att ett till synes oskyldigt segelfartyg var ett tyskt krigsskepp. Ett sånt fartyg skulle kunna ställa till med en helsikes oreda på haven.

Tänkt och gjort.

Ett segelfartyg som passade hade man. En beslagtagna amerikansk tremastare, "Pass of Balmaha", på 1571 ton.

Nu skulle det bli en tysk hjälpkryssare. En kapare.



Den amerikanska tremastaren Pass of Balmaha beslagtogs och blev tysk kapare...

Till chef på det seglande kaparfartyget, som döptes om till "Seeadler, Havsörnen, utsågs Felix von Luckner. Ingen annan tysk marinofficer hade hans erfarenhet av segelfartyg.

Även den övriga besättningen på "Seeadler", Havsörnen, valdes med omsorg. Alle man måste ha erfarenhet från segelfartyg. Helst skulle de även kunna tala norska. För "Seeadler" skulle förses med en falsk identitet, som det norska skeppet "Maletta". Ett fartyg som enligt tyska underrättelsetjänsten för tillfället låg i Köpenhamn och rustade för en resa till Australien.

Som "Maletta" skulle "Seeadler" kunna bryta den engelska blockaden utan att väcka misstankar. För att bluffen skulle lyckas krävdes dock inte bara falska norska skeppspapper. Hela fartyget måste byggas om och "förnorskas". Man gick till verket med stor omsorg. Från Norge anskaffades äkta norska sjömanskläder åt besättningen. Men grejade fram bilder på norsk natur att hänga upp i hytter och kajutor. Norska böcker, pengar och matvaror an-

skaffades. Man förfalskade brev från vänner och anhöriga i Norge till besättningsmedlemmarna. Man la ner stor omsorg på de "norska" sjömansböckerna. Tidsmässigt genom frimärken, stämplor och adresser på kuverten. Utseendemässigt genom lämplig gultoning och tillskrynkling.

Och som kapten fick Luckner en pärm med "äka" norsk affärskorrespondens.

I salongen hängde man upp bilder på norska kungen och drottningen samt Englands kung Edward som var den norska drottningens pappa.

Till detta kom att de 23 norsktalande besättningsmännen som man till slut fick ihop till "Seeadler" var och en måste plugga in "sin" historia och bakgrund för att kunna klara av ett eventuellt förhör av misstänksamma engelsmän.

"Seeadlers" krigsbesättning skulle dock enligt planerna bestå av 64 man och de 31 icke norsktalande besättningsmedlemmarna, som saknades på den "officiella" besättningslistan, fick vid en inspektion gömma sig i hemliga utrymmen, som byggdes in lite här och var i fartyget.

En annan hemlig detalj som de engelska blockadvakterna inte borde få syn på var en 1000 hästars motor som installerades för att ge det seglande kaparfartyget bättre manöverförmåga och högre fart.

För de kommande kaperierna tog man ombord två kanoner som stuvades undan i lastrummet men som senare skulle monteras på lämpliga platser på däck. Kanonerna var 57 millimeters 6-pundare av fabrikat Nordenfeldt. Denna svenska snabbkanon, vars upphovsmän hette Thorsten Nordenfeldt och Helge Palmcranz, var gängse bestyckning på motortorpedbåtar och andra lätta fartyg i både tyska marinen och Royal Navy. Utom kanonerna tog man ombord handeldvapen och sprängmedel. Pistoler, handgranater och gevär samt tyska sjömansmössor gömdes i lönnskåp i masterna. De kunde öppnas genom att man tryckte på en dold knapp.

Fartygets mellandäck reserverades för de fångar man räknade med att ta. Här kunde man få plats för 400 fångar, manskap på britsar och i hängkojer, officerare i små avskilda hytter.

Under åtminstone den här tiden av första världskriget var det nämligen inte på tal att låta besättningarna på sänkta fartyg driva vind för våg i livbåtar på havet. Gentlemannamässigt tog man dem ombord i fångsligt förvar för att när tillfälle gavs sätta dem iland.

För att fångarna inte skulle ha för tråkigt fanns böcker på engelska och franska samt en trattgrammofon.

Men det kanske allra fiffigaste på den seglande hjälpkryssare var det alldeles speciella nödsystemet.

Om det gick så illa att fartyget blev misstänkt och togs över av en engelsk prisbesättning så skulle greve von Luckner bjuda de fientliga officerarna på middag i salongen, så snart det engelska krigsfartyget försvunnit.

Mitt under middagen skulle så Luckner ropa:

-Genomhala marsefall.

Det var den överenskomna signalen till den "norska" delen av hans besättning att äntra upp i masterna och hämta fram de gömda vapnen ur lönnskåpen samt övermannas engelsmännen på däck.

Samtidigt skulle Luckner trycka på en knapp som utlöste en hydraulisk hissanordning. Och hela salongen, som var löst inpassad i skrovet, skulle då sänkas ner i lastrummet, där 15 gevärsväpnade matrosar, kom fram ur sina gömställen och riktade bajonetterna mot engelsmännen.

Alla förberedelser tog tid. Men mot slutet av år 1916 var "Seeadler" klar att avsegla. Det sista som gjordes var att stuva en väldig trälast på däck.

Tanken var att den falska "Maletta" skulle avsegla en dag innan den äkta norska tremastaren gick från Köpenhamn. Då skulle den engelska blockadbevakningen, om den kontrollerade saken, via trådlös telegrafi kunna få ett "äkta" besked från Danmark:

-Maletta har just gått härifrån.

I sist stund uppstod dock förhinder för "Seeadlers" avsegling. Då allt var klart kom besked att den äkta "Maletta" redan avseglat.

Innan den falska, alltså.

Nu vara goda råd dyra. "Seeadler" kunde inte längre använda sina omsorgsfullt förfalskade "Maletta"papper.

Von Luckner och hans officerare fick sätta igång med att ändra i alla papper. "Maletta" utplånades. I stället döpte man om fartyget till "Carmoe" efter en annan norsk fullriggare. Och alla papper ändrades för att passa de nya specifikationerna.

Men när det förfalskningsjobbet var avklarat, med flit och radervatten, råkade någon bläddra i de norska handelstidningarna ombord. Och upptäckte att den norska fullriggaren "Carmoe" en tid innan bogserats in för undersökning till Kirkwall på Orkneyöarna av engelska blockadvakter.

Det var bara att ta fram radervattnet igen. "Seeadler" fick nu heta "Irma" efter en gammal flamma till von Luckner. "Irma" fick i övrigt samma mått och data som "Carmoe".

Men allt plitande med pennor och suddande med radervatten hade nu gjort att de förfalskade skeppspapperen blivit solkiga och fläckiga. Namnet

"Irma" gick nästan inte att läsa eftersom bläcket flutit ut.

För att kunna förklara sina skeppspappers tillstånd beordrade nu von Luckner timmermannen att slå ut alla fönster och spika brädor för öppningarna. Allt för att det skulle se ut som om "Irma" råkat ut för verkligt hårt väder och fått stormskador.

Den 19 december 1916 kom avseglingsordern. Med 2500 kvadratmeter segel på de 50 meter höga masterna seglade "Irma" äntligen norrut utmed tyska och danska kusterna mot den väntande engelska blockadvakten på Nordsjön. Fyra dagar därefter hade vinden växt till stormstyrka. Det skulle inte vara svårt att förklara de simulerade stormskadorna på fartyget. Men stormen hade det goda med sig att "Seeadler" obemärkt kunde passera flera engelska blockadlinjer och inte förrän den 25 december, på väg ut i Atlanten mellan Färöarna och Island, stoppades fartyget av den engelska ångaren "Avenger", som tjänstgjorde som hjälpkryssare. När officerarna från den engelska kryssaren kom ombord på "Irma" för sin undersökning möttes de av en halvfull kaptten med tobakssås i skägget.

Greve Felix von Luckner.

På god norska svor och domderade den norske sjöbjörnen över sin slöa besättning, den eländiga stormen och livet i största allmänhet.

När de brittiska officerarna bjöds ner i kajutan av denne uppenbart äkta norrman där de fick de huka sig för att komma under upphängda våta klädtrasor, lade någon på en skiva på trattgrammofonen. Den spelade "It's a long way to Tipperary".

I kajutan presenterade den norske sjöbjörnen sin fru "Jeanette" för gästerna. Kaptensfrun, en 18-årig utklädd tysk matros med barnsligt utseende, låg till kojs med tandvärk. "Jeanette" lyckades trots det mumla några artighetsfraser genom bomullen med vars hjälp en skaplig kindsvullnad åstadkommit.

De engelska officerarna beklagade artigt unga fruns sjukdom och skepparens otur att ha hamnat mitt i det värsta ovädret. Det bar ju därför rätt förstäeligt att skeppspapperen var lite blöta...

Efter en noggrann granskning, så gott det nu lät sig göras, av alla papper och kompletterande frågor till skepparen, gjorde briterna honnör:

-Allt är OK. Fortsätt resan!



Den "norske" skepparen med frun "Jeanette", som log och tog emot den brittiska patrullen. För säkerhets skull låg dock kaptensfrun till kojs med tandvård när engelsmännen hälsade på.

Sedan fienden försvunnit ur sikte kunde "Seeadler" göras klar för sitt egentliga uppdrag. För strid.

Däckslasten vräktes överbord och kanonerna monterades på sina platser. Skeppet målades och skrubades så att det snart sken och blänkte som ett örlogsfartyg förväntas göra.

För fulla segel gick färden söderöver över Atlanten.

"Seeadlers" order var att enbart angripa segelfartyg från de mot Tyskland krigförande nationerna. Mest för att amiralstaben antog att "Seeadler" inte skulle ha en chans att kapa ett ångfartyg.

Men när "Seeadler" den 11 januari i höjd med Gibraltar mötte den engelska ångaren "Gladys Royle" på resan från Cardiff till Buenos Aires med 5000 ton kol, "glömdes" amiralernas order.

Von Luckner hissade norsk flagg samt signalen "Anhåller om kronometertid". Tillsammans fick de två flaggorna den hyggelige engelske skepparen på "Gladys Royle" att dreja bi.

Men när det "norska" segelfartyget hade engelsmannen inom skotthåll så visade hon tänderna. Det vill säga sin kanon. Ett granatskott framför ångarens bog, samtidigt som "Seeadler" visade sin rätta flagg, en vimpel i de tyska färgerna försedd med en

dödskalle, fick ångarens kapten att ge upp utan motstånd.

Den engelske kaptenen och hans besättning på 25 man fick uppsöka fångarnas lastrum på "Seeadler", som de första gästerna där, medan "Gladys Royle" sänktes med av utplacerade sprängladdningar.

Artikeln om kapten Luckners vidare öden fortsätter i nästa Skeppsorder.

Pommern 1933-34 – Köpenhamn och avfärd mot Australien



I en artikelserie följer Skeppsorder Svante Hedin och Harry Eriksson på resa ombord på *Pommern* till Australien och hem 1933-34. I förra numret följde vi Svante Hedin på resan London – Mariehamn – Köpenhamn.

I detta nr mönstarar Harry på i Köpenhamn och *Pommern* avseglar.

933, Köpenhamn – Port Victoria

Onsdagen den 27 september

Svante Hedin

I dag mönstrade Hansen och Dreekster av. Braunies farsa köpte en grammofon åt oss så nu är den frågan löst. Ett par av grabbarna fingo fritt på e.m. för att gå upp till en grammofonaffär och välja ut skivor. Räkningen skulle sedan skickas till skeppshandlarn. När Dreekster kom in i affären sade han till flickan som expedierade: "Jag skulle ha Blott dig har jag älskat". Flickan rodnade för hon förstod inte först vad han menade.

Harry Eriksson

Vi befinna oss i torrdoca i Köpenhamn. Skutan bottenmålas och likaledes målas det på mellandäck. På kvällen avtågar nästan hela besättningen upp till "byen" på härjningståg. En dansk och en tysk ha mönstrat av.

Torsdagen den 28 september

Svante Hedin

Killoran har kommit och gått igen. *Viking* och *Russell* förhalade ur dockan i går. I dag på middagen blev det vår tur. Provianten togs ute på redde. *Russel* avseglade på kvällen.

Harry Eriksson

Vi gå ut ur dockan och ankra på Köpenhamns redd. Det provianteras. Det är inte några små mängder som medtagas. På mellandäck skrapas och målas det.

Fredagen den 29 september

Svante Hedin

Mera proviant togs på f.m. Den stuvades ned akterut. Vi gjorde vårt bästa med att "försnilla" ägg och konserver. När vi satt nere i rummet och sydde kastade de grabbarna, som hjälpte till med provianten, ner fulla nävar med katrinplommon o dyl. En av grabbarna sade att om bönderna sågo hur bra vi hade det skulle de sälja sina gårdar och gå till sjöss. *Viking* satte till segel och gick vid 3-tiden på e.m. men måste ankra frampå nattkröken.

Harry Eriksson

Provianteringen blir slutförd. Även i dag arbetas det med skrapning och målning. *Viking* avseglar men måste åter ankra mot kvällsidan på grund av motvind. *Penang* går i dock efter grundstötning här utanför. Vi skansgrabbar ha tillsammans köpt 27 grammofonskivor. En tysk lättmatros vid namn Erhard Braune har fått en alldeles ny grammofon till skänks av sin pappa.

Lördagen den 30 september

Svante Hedin

Seglen sträcktes på eftermiddagen. Frammot kvällen måste vi ankra och giga seglen. Göra fast dem behövde vi dock inte. Jungisarna fick gå ankarvakt.

Harry Eriksson

Ankaret lättas och seglen hissas. Vid ombordtagandet av motorbåten får jag ett kraftigt slag i ryggen av denna. Det kunde ha gått värre, om det hade velat oturas. Klockan tre ha vi halv vind och nästan klar sikt. Till allmän förtrytelse ankras det på aftonen, emedan vinden brassar rätt emot.

Söndagen den 1 oktober

Svante Hedin

Styrbordsvakten hade 4 – 8 vakten på söndagen. Vi fick börja med att sträcka märsarna tills babordsvakten kom på däck och ankaret lättades. Alla segel sattes till så att vi gjorde 6 – 7 knop. "In frivakt" vilket är ett kommando som gärna åtlydes. Helsingör och Helsingborg passerades kl. 11. Och så bör-

jade kryssningen. Styrbords ankare kattades. Vi voro tvärs Kullen kl. 5 e.m. Vinden var ostadig och hon var svår att styra bidevind. En gång, när jag stog till rors, skralnade vinden med en gång två streck så de slog back överallt. Kapten kom och hjälpte mig lägga rodret dikt, för att hon ej skulle gå överstag. *Viking* synes vid horisonten. Jungmännen fick bjuda på en Kullen-sup för att ej bli tjärade. Den ene, "Karpes", läppade sin flaska som han köpt hos skepparn. Laurent gick förbi med *Anna Haklin*, där han nu är andre styrman. Själv stog han på bryggan och log som en riktig solvarg och vinkade. Begin och storen beslogs på kvällen.

Harry Eriksson

Ankaret hivas upp och klutarna tillsätts. Vi bidevinda. På natten bliva övre brammarna tagna.

Måndagen den 2 oktober

Svante Hedin

Överbrammarna togs på 12 – 4 vakten mellan 12 – 1. Och kryss och förunderbramar något senare. Sedan måste man styra bidevind efter märsen. Det går fint att styra bidevind om natten, då det är stjärnklart. Babolingarna slog storundrebrammen på 4 – 8 vakten. Vi vänder i varje vaktskifte. På f.m.-vakten beslogs focken och mesan halades in. En av jungmännen är väldigt sjösjuk. Jag syr segel om vakterna. På kvällen skotade vi ut storunderbrammen.

Harry Eriksson

Fortsättningsvis är det bidevindande. Vi ha *Viking* i sikte. Jagaren, undre brammarna och mesanseglet bliva bärgade.

Tisdagen den 3 oktober

Svante Hedin

Vi satte focken på 4 – 8 vakten. Skagern rakt förut så att vi måste vända. Frivakten behövde ej komma på däck för vi slagvände. *Viking* är inte så långt före oss nu längre. Babordsvakten håller på att sätta brammarna för det har mojnät ganska betydligt. Vi vände ett par gånger på e.m.-vakten. Det är ej långt vi kommit med den här kryssningen. *Viking* har dragit ifrån oss tack vare att de vände vid ett lämpligt tillfälle.

Harry Eriksson

Motvinden är hård. Därför måste även focken tagas. En jungman ar dödssjösjuk, och flera med honom äro ganska illa därn. Klockan tolv på natten vidtar tillsättandet av focken, undre brammarna och inre klyvaren. Vändning i varje vakt.

Redigering: Linus Martinson

Erik Henning Nelson



För att få reda på mer om denne Rydbergselev, som seglade med *Abraham Rydberg* år 1905 kan man med fördel söka hos *The National Aviation Hall of Fame* i USA. Han fortsatte visserligen till sjöss i olika segelfartyg en tid efter skolskeppet, men kom sedan att ägna sitt liv åt flyget och det med stor framgång.

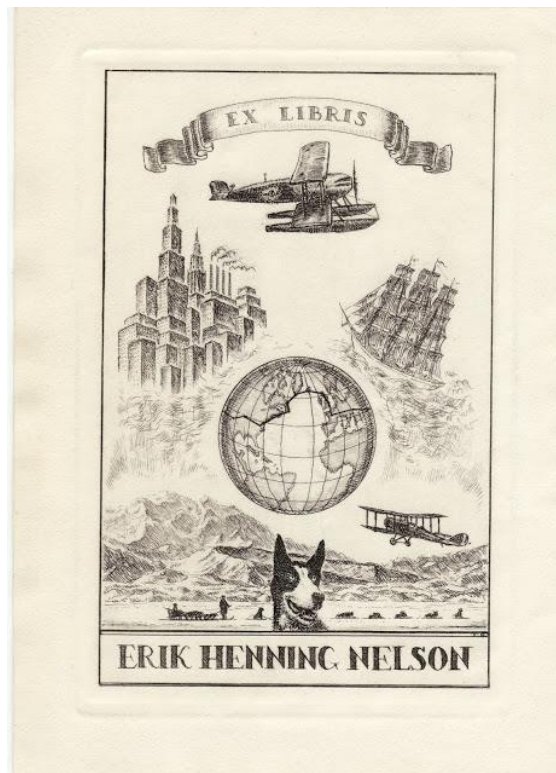
Han skaffade sig en teknisk utbildning i Stockholm, men flyttade sedan till USA där han blev amerikansk medborgare 1914 och började jobba med bilar. En besökande flygare som fått problem med sin motor bad honom om hjälp och då började hans intresse för flygplan. Bland annat arbetade han ett par år i Curtiss Aeroplane Co. När USA år 1917 började planera för att delta i världskriget så sökte han till flygtjänst i amerikanska armén. Hans tekniska kunnande gjorde dock att han i början fick hålla sig på backen eftersom han var en av de få som kunde se till att flygplanen hölls i flygdugligt skick. Under kommande år blev han ansvarig för underhåll av flygplan och motorer under arméns uppmärksammade långflygningar till Nome i Alaska och Puerto Rico. Då var han också med som pilot.

Nästa steg var att medverka i den första jordenrunt-flygningen som ägde rum 1924. Han övervakade då bygget av de fyra *Douglas World Cruisers* som skulle genomföra flygningen och var pilot på ett av planen samtidigt som han var ansvarig för underhållet av motorerna. De flög över 40 000 km under 175 dagar. De hade landat i 28 länder och korsat Atlanten och Stilla Havet.

Efter den långflygningen blev han utsedd till flygvapnets kontrollant för leveransen av 75 spaningsplan från *Douglas*. Därefter lämnade han flygvapnet och började sin karriär inom flygindustrin där han blev vice president och en betydande kraft i *Boeing* för utveckling av kommersiellt flyg (*Boeing 247*) och för bildande av det flygbolag som blev *United Airlines*. Han lämnade *Boeing* 1936 och startade ett företag för flygmateriel.

När andra världskriget bröt ut arbetade han som teknisk rådgivare för krigsproduktionen och återgick i flygvapnets tjänst 1942 där han medverkade i arbetet med att ta de första *flygande fästningarna B29* i drift. Han befordrades till brigadgeneral och gick i pension 1946.

Efter pensionen arbetade han ett tag som rådgivare åt *Scandinavian Airlines* för frågor om de transatlantiska och transpolära flygrutterna. Han flyttade senare till Honolulu, där han avled år 1970.



Erik Nelsons exlibris, som visar hans liv i koncentrat med fullriggare och överst den *Douglas World Cruiser* med vilken han flög jorden runt år 1924.

Sven Dagberg

Kalendarium

Ostkustens Backlag	måndag 1 februari
	måndag 4 april
Årsmönstring	söndag 1 maj
Manusstopp Skeppsorder nr 2	18 mars



FLAGGAN I TOPP

Februari 2016

3	Gösta af Klint	70	O
16	Jan Grabellus	80	S
18	Thomas Fjaestad	85	O
27	Gunnar Utbult	70	V
28	Finn Johnsson	70	V
28	Åke Kindstedt	80	O

Mars 2016

9	Ola Manhed	60	V
18	Sverker Westin	85	O
28	Ulf J. Hallengren	80	V

April 2016

8	Carl-Johan Scharp	80	O
12	Jan Höglund	75	S
22	Sten Eriksson	80	V

Maj 2016

6	Johan Forslund	70	O
19	Sten Gattberg	75	O
21	Leif Pettersson	75	V
29	Inge Wernersson	75	O

Juni 2016

16	Staffan Wettre	75	V
26	Sölve Larsby	75	O
29	Lars Ivan Zimmerman	75	V

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens postadress finner Du i rutan här intill.

NY HEMSIDA, NY EPOST

En ny hemsida är under uppbyggnad. Adressen kommer att bli www.rydbergsgastarna.se.

Vi har också en ny e-postadress: info@rydbergsgastarna.se och den gamla e-postadressen kommer successivt att fasas ut.

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 info@rydbergsgastarna.se



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslippen specialpris	60:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

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 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	08-20 33 28 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Linus Martinson	0708-76 45 76 linus.k.martinson@gmail.com
3:e Styrman	Jaan Hansson	08-31 41 55 021138772@telia.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 92 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Karel Papica	08-755 59 40 karel.papica@gmail.com
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu
Lättmatros	Peter Ålund	073-539 3245 peter.alund1@gmail.com

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	info@rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se (på gång)
Ekonomi, fakturor	c/o Jaan Hansson, Karlbergs- vägen 70A, 113 35 Stockholm



Mönstra på hos Rydbergsgastarna så får Du boken Sailing in the Sun som välkomstprenie!

Besättningen Rydbergsgastarna bildades år 1929 som en sammanslutning av personer som praktiserat i fartyg tillhörande Rydbergska Stiftelsens Praktiska Sjömansskola.

För medlemskap i dag gäller att man har praktiserat i svenska eller utländska segelfartyg.

Besättningens uppgift är att åstadkomma ett ”kamratligt samband” mellan i seglande fartyg utbildade sjömän och att därvid uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner.

Tidskriften ”Skeppsorder” som utkommer 4 gånger per år är Besättningens medlemsblad.

Besättningen är uppdelad i tre Backlag:

Ostkustens Backlag i Stockholm,
Syd kustens Backlag i Helsing-

borg och **Vestkustens Backlag** i Göteborg.

I Backlagen träffas Rydbergsgastarna till sammankomster med intressanta föredrag i sjöfartsämnen och andra aktiviteter under trivsam samvaro.

Den 1:a Maj har hela Besättningen gemensam mönstring i traditionella former med årsmöte i Stockholm.

Rydbergsgastarna har under senare år bemannat segelfartyg såsom Gladan, Falken och Gunilla för veckoseglingar, så att gamla färdigheter från utbildningen fått återupplivas. Nya sådana seglingar planeras.

Vill Du bli medlem i besättningen så fyll i och skicka Din ansökan. Du kan även skicka mejl med efterfrågade uppgifter enl nedan till info@rydbergsgastarna.se.

Mönstringsavgiften är 250 kr/år och för juniorer upp till 25 år 125 kr/år.

JUST NU får Du som mönstringspremie GRATIS och utan andra kostnader ett ex av boken Sailing in the Sun av Lars Dahllöf och Lasse Genberg. Boken, om s/v Flying Clippers sista färd över Atlanten 1957-58, innehåller berättelser av och om de befälselever som var med den gången. Flying Clipper, då med namnet Sunbeam, var Rydbergstiftelsens sista egna fartyg. Bokhandelspriset för Sailing in the Sun är 250-380 kr – så Du gör ett klipp om Du mönstrar på hos Rydbergsgastarna! Boken får Du när Du betalat mönstringsavgiften.

Skicka Din ansökan till:

**Rydbergsgastarna
Teatergatan 3
11 48 Stockholm**

Ansökan om medlemskap

Namn	Födelsedatum
Titel/yrke	Födelseort
Adress	Telefon
Postnummer	Seglat första gången år
Postort	Fartyg
E-postadress	
Jag vill gärna bli medlem i Rydbergsgastarna. Namnteckning	

Tryckt hos Haninge Kommuntryc