



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

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

Årg. 75
Nr 2

Redaktion
Sven Dagberg
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

April
2007

ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Samtliga Gastar med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring tisdagen *den 1:a maj 2007 kl 1130* på Rydbergsgastarnas sevärd mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Efter mönstringen förflyttar vi oss med Djurgårdsfärjan från Allmänna Gränd till Skeppsholmen. Där går vi först ombord i briggen *Tre Kronor af Stockholm* vid Östra Brobänken för en snabb guidad visning av fartyget.

Därefter förflyttar vi oss till skolfartyget *Shamrock* för årsmötesförhandlingar och lunch. **Observera att tiden för mönstringen i år är redan kl 1130 för att ge tid för besöket på briggen före lunchen!**

Priset för lunchen är 225 kr/person

För deltagande i själva mönstringen på Alberget och besöket på briggen *Tre Kronor af Stockholm* krävs ingen anmälan i förväg.

Den som vill vara med på lunchen måste göra en bindande anmälan senast måndagen den 23 april till Åke Kindstedt 08-647 16 41 eller 0175-103 24 och samtidigt betala in avgiften 225 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

KAPTEN HAR ORDET

Intresset för Jubileumsseglingen med HMS *Gladan* väckte stort gensvar! 1:e styrman har ett styvt arbete med att ta ut de 24 gästarna som ges tillfälle till segling de sista dagarna i maj. Till de som anmält intresse kommer närmare besked om program, segling och betalning.

Skonerterna deltar i årets Tall Ships' Race och påpassligt firas deras 60 år i sjömansutbildningens tjänst under uppehållet i Stockholm. 1947 var det år då befälstecknen hissades vid Örlogsvärdet i Stockholm och provseglingar genomfördes.

Stockholm kommer att besökas av minst 100 segelfartyg, varav 19 klass A-fartyg, mellan den 27 och 30 juli inför starten vid Revengegrundet tisdagen den 31 juli. Förra gången, år 2000, var det 73 fartyg, varav 9 klass A, så bara tanken på synen av årets deltagare känns hisnande.

Organisatorerna, Stockholms Stad och Hamnen, har ett styvt arbete framför sig. Behovet av stöd under besöket i form av Liaison Officers och så kallade kajvärdar med olika språkkunskaper är stort. De som är intresserade, rekommenderas gå in på hemsidan www.tsr07.se där anmälningsblankett finns.

Väl mött att återuppliva tiden på segelfartyg!

REKRYTERING – TACK

Flera nya medlemmar – gästar – hälsas välkomna.

Jan Sandberg-Risbecker har varit aktiv genom att i olika föreningar med anknytning till havet, sprida budskapet om Rydbergsgästarna. Ett efterföljansvärt initiativ! Tack Jan!

Fler medlemmar hoppas jag kan hälsas välkomna genom Gästarnas rekrytering.

Sten Gattberg

NYA JUBELGÄSTAR

Vid årets mönstring den 1:a maj befordras följande Gästar som seglade 1957 till Jubelgästar.

John-Richard Bergén	Flying Clipper	S
Ole Christiansen	Georg Stage	V
Lars Dahllöf	Flying Clipper	O
Gunnar Fröberg	Albatross	S
Arvid Johansson	Flying Clipper	O
Per-Olov Moen	Flying Clipper	V
Sven-Erik Sandell	Flying Clipper	S
Anders Santesson	Flying Clipper	S
Ingvar Svensson	Gladan	O
Carl Westman	Flying Clipper	O
Dick Örén	Falken	O

Per Malmberg Sunbeam 1950 O
Om någon Gast som seglat 1957 eller tidigare och ännu inte mottagit Jubelgästmärket, så är de välkomna att träda fram vid mönstringen.

OSTKUSTENS BACKLAG

Filmafton 7 februari

Ostkustens Backlag hade en välbesökt träff den sjunde februari på Drottning Victorias Örlogshem. Efter middagen visade Magnus Berglund från briggen *Tre Kronor* filmen "Square Riggers of the 1930's". Det var i själva verket tre olika filmer. Den första var inspelad ombord i fyrmastbarken *Viking* under en resa 1937 från Port Broughton till Falmouth för order, och slutligen till Sharpness för lossning. Befälhavare var Ivar Hägerstrand och till Falmouth redd hade de att göra 103 dygn. Karl Kåhre kommenterade sakkunnigt bilderna på lättförstådd engelska med tydlig åländsk accent.

Den andra filmen var Alan Villiers' "The Cape Horn Road", kommenterad av honom själv på något mer svårförståelig australiensisk engelska. Den var ihopklippad från olika fartyg, där fanns bilder från *Grace Harwar* 1929 och *Parma* 1932 (tyvärr spegelvända), samt från *Joseph Conrad* (ex *Georg Stage*) 1936. Villiers konstaterade att "Cape Horn could be a little further north with great advantage to all concerned ..." och sekvenserna från *Joseph Conrad* liggande bi under sviktat förmärssegel var imponerande.

Den tredje filmen visade en barlastresa med *Passat*, kapten Nils Eriksson, från Hull till Mariehamn sommaren 1938. Också här kommenterade Kåhre med sakkunskap.

Det är värt att notera att tre av de fem fartygen där filmerna spelades in för sådär sjuttio år sedan fortfarande finns kvar: *Viking* i Göteborg, *Passat* i Travemünde och *Joseph Conrad* i Mystic, Connecticut. *Grace Harwar* såldes för upphuggning 1935 och *Parma* gick samma öde till mötes 1938.

Lars Bergman

Lyckad improvisation 21 mars

Den 21 mars hade Thomas Osvald lockat med en berättelse om sju års segling jorden runt av en kvinna som enligt egen utsago inte kunde så mycket om segling och båtar. Tyvärr blev hon tvungen att lämna återbud i sista stund, vilket tvingade Thomas till en snabb omprogrammering, som visade sig bli mycket lyckad.

Den tidigare ubåtsofficeren Pelle Malmgren var vintern 1950-51 tjänstledig från Flottan för att segla som andrestyrman i *Sunbeam* med Lars Bäcklund

som befälhavare. Annars så är Pelle kanske mera känd som legendarisk FC på miniubåten *Spiggen* på uppmärksammade resor i Göta Kanal och Fyrisån.

Under seglingen med *Sunbeam* hade Pelle fotograferat med sin 8 mm filmkamera. Filmen donerade han förra året till Rydbergsgastarna tillsammans med sin illustrerade Observationsjournal från seglingen. Filmen var inte i bästa skick, men de bästa delarna har nu överförts till en DVD-skiva. Dess värde är väl främst som ett tidsdokument från en svunnen tid. Tillsammans med Pelles egna kommentarer och berättelser från seglingen blev det en mycket trevlig afton i glada Gastars sällskap.

Under en del av seglingen gjordes en filminspelning ombord med John Elfström, Åsa-Nisse, i huvudrollen.

Sven Dagberg

VESTKUSTENS BACKLAG

På grund av ett "hjärnsläpp" i redaktionen missade vi tyvärr att ta med Vestkustens Backlag i förra numret. De hade ju en sammankomst på Nya Varvet den 29 oktober då de avnjöt de fina filmerna från Ålands Sjöfartsmuseum med bland annat barken *Viking*. Anders Lennvi har som vanligt skickat ett fylligt Loggboksprotokoll från sammankomsten. Filmerna visades även för Ostkustens Backlag och refereras ovan av Lars Bergman.

Barken Viking

Eftersom *Viking* sedan 1951 ligger som ett vackert blickfång i Göteborg, så hyser göteborgarna särskilda känslor för henne.

Viking hade under 2:a världskriget legat upplagd i Mariehamn och gjorde sedan några resor fram till sommaren 1948, då hon lossade sin sista vetelast i England. Sedan förhalades hon till Antwerpen i väntan på ett ovisst öde. *Viking* var från början byggt som skolskepp och hade gott om plats för en stor besättning och passagerare. På initiativ av Kjell Wolter togs hon 1951 till Göteborg för att tjäna som en stationär sjömansskola. Anders Lennvi var själv lärare i sjömanskap ombord år 1983. Sjömansutbildningen lades dock ner bland annat på grund av myndighetskrav, som blev orimliga att uppfylla. Endast utbildning av skeppskockar fortsatte för att kunna laga maten till den restaurang som öppnades ombord. Även denna verksamhet lades senare ned på grund av myndighetskrav,

Nu drivs verksamheten som hotell och restaurang i Lisebergs regi och i de forna lastrummen hänger det "kristallkronor"!

Anders Lennvi lämnade också följande uppgifter om *Viking*:

Den fyrmastade stålbarken VIKING om 2.665 netto reg.ton och 4.000 ton d.w. byggdes år 1906 som

skolskepp i Köpenhamn. Hennes första långfärd gick 1907 från Hamburg till Callao med kokslast.

I tjugotvå ar seglade Viking som skolskepp under dansk flagg. 1929 inköptes hon till Finland av den åländska redaren Gustav Erikson och seglade i hans flotta på vetetraden till Australien fram till 1947.

VIKING inköptes då till Göteborg där hon tjänade som sjöfartsskola och museum och ännu ligger i hamn.

Sven Dagberg



T/S GUNILLA

För åttonde gången stävar nu *Gunilla* hemåt mot Öckerö med eleverna från avgångsklassen. Befälhavare på etappen är Fredrik Sundberg. Ett intressant dagboksbidrag kommer här.

Nyttig konkret allmänbildning?

"070303 Så har ännu en natt gått här ombord på barken *Gunilla*. Just nu har vi haft den bästa seglingen på länge och stjärnorna skiner och månen lyser vid horisonten. Allt är lugnt och fridfullt, frivakterna har legat och sovit, backisarna har bakat bröd, rondmännen har gått sina ronder, styrman har lagt ut kurs och ni där hemma har antagligen precis gått till jobbet. Vad har då jag gjort? Jo jag och maskinisten har varit uppe mitt i becksvarta natten, ute på havet och givetvis som de andra här ombord är vi på väg till Kuba. Ända skillnaden, som enligt min mening är ganska markant, är att vi lagat dass! Då menar jag inte att vi torkat av durken och hängt upp en doftgran. Utan vi har verkligen plockat isär allt till atomer: pumpar, slangar och kvarnar, rubbet. Sen innebar det ju lite extra problem i och med att det stått "ur funktion" ända sen vi åkte från Cartagena. Men här ombord kan man ju inte direkt ringa polarn på rörmokeriet, utan man får helt enkelt vara sin egen rörmokare. Som sagt vi plockade isär allt och självklart var vi tvungna att vaska rent allt eftersom det kanske fanns användbara reservdelar. Kvällen gick och det blev mörkare och mörkare. Till slut hade vi bytt de trasiga delarna och städat upp allt till doften av konstgjorda franska blommor. Värt att tilläggas var också att den nya doften av rengöringsmedel nästan var värre än den ursprungliga. När allt var skinande rent visade det ju sig självklart att hoppet vi hade om användbara reservdelar var förgäves. Vi hade helt enkelt gjort väldigt mycket i onödan. Fast det var ju inte alls i onödan! Ser man det från den positiva sidan har man ju lärt sig allt om latriner och har fått ytterligare lite allmänbildning som kommer att hjälpa en ett snäpp på vägen i livet. Det är ju själva tanken med den här skolan, att man ska få en så bred och bra utbildning som möjligt och hela tiden lära sig nya saker, vilket jag i stort sett

gjort varje dag den här resan. Studierna lagda på dagens berörda ämne har väl inte direkt varit jättetunga, men det är ändå sådant som måste göras. Hade det varit hemma hade det osat ilska och förbannelse över arbetet men här fick det motsatt effekt. Jag och maskinisten stod och drog en massa dåliga skämt, skrattade och snackade skit, allt medan vi utförde vårt tilldelade jobb. När vi väl lämnade slagfältet fanns det ett dass ombord som funkade som aldrig förr, vattnet flödade och pumpen pumpade. Två ytterst breda leenden satte sig och vi stod där mitt i natten och studerade hur bra det verkligen fungerade. Trött och nöjd gick jag och la mig, efter att ha lärt mig ytterligare en grej som man bara lär sig under speciella förhållanden här ombord på barken T/S Gunilla.

*Alexander Cundy
Midskepps vakt "*

ALAN VILLIERS

Alan Villiers kärnfulla kommentarer i filmen som visades vid backlagssammankomsterna i Göteborg och Stockholm lockade till att söka mer kunskap om personen bakom det välkända namnet. Skeppsorders nye medarbetare Lars Bergman har gjort lite "research".

En australiensare går till sjöss

Alan Villiers föddes i Melbourne 1903 och gick till sjöss vid femton års ålder som apprentice i järnbarken *Rothsay Bay*. Efter en stormig rundresa till Nya Zeeland skulle fartyget läggas upp och Villiers fortsatte i barken *James Craig* under flera resor över Tasmanhavet. Men även detta fartyg skulle läggas upp och han mönstrade lättmatros i engelska fyrmastbarken *Bellands*. Med last av vete hade *Bellands* att göra mer än 150 dygn till St Nazaire, där Villiers mönstrade av, missbelåten som han var med hur skutan sköttes.

Efter en tid på bommen lyckades han i Bordeaux smita ombord i Eriksons fyrmastbark *Lawhill* i samband med att ny besättning kom från Mariehamn. Då redaren som vanligt hade varit snål med att skicka folk fick Villiers jobb ombord, denna gång som matros. Han oroade sig för hur det stora fartyget skulle kunna seglas med så fåtalig och ung besättning och undrade vad han gett sig in i. "I very quickly found out. I was embarked upon the smartest piece of deep-sea sailing it has been my good fortune to enjoy. I was setting out as an almost unwilling participant in a feat of ship-handling under sail which was stimulating, instructive, and of lifelong value. I was about to be a privileged sharer in the sailing of a happy great ship from France to South Australia in seventy-four days." På väg in i mörker mot Port Lincolns redd gick fartyget lätt på grund och Villiers, som låg på förundermärstrån och beslog segel, föll i däck. Han hann konstatera att däcket var överraskande mjukt, men insåg senare att "it was not the deck that was soft, it was I."

Journalist och författare

Under konvalescenttiden arbetade han i land och för en kortare tid i ketchen *Hawk*. Efter en rundresa till Europa som matros i ångaren *Erriba* hamnade han så småningom som korrekturläsare på en tidning i Hobart, Tasmanien. Trött på landlivet lyckades han i slutet av 1923 få arbete ombord i norska valfartyget *Sir James Clark Ross*. Han hade fått låna en kamera av tidningen och hade gjort upp om att skicka rapporter till redaktionen över radio. Fartyget var tillsammans med ett antal mindre fångstfartyg destinerat till Rosshavet för att där försöka hitta val. Fångstresultatet blev tämligen magert men Villiers rapporter till tidningen hade varit säljbara och efter återkomsten till Tasmanien skrev han sin första bok: "Whaling in the Frozen South". Detta blev början till ett femtioårigt nautiskt författarskap.

I början av 1928 gick han till sjöss igen, denna gång som matros på fyrmastade barken *Herzogin Cecilie*, under befäl av Ruben de Cloux. Resan gick från Port Lincoln via Kap Horn till Falmouth på 96 dygn.

Året därpå mönstrade han ut i *Grace Harwar* tillsammans med en kamrat för att göra en film om livet ombord i ett oceangående segelfartyg, innan det blev för sent. *Grace Harwar* var en av de sista fullriggarna i fraktfart och bedömdes som det filmmässigt mest lämpliga fartyget av de då fjorton kvarvarande Australienseglarna, ehuru det hade dåligt rykte och inte var i allra bästa skick.

Det blev en lång och svår resa. Villiers kamrat omkom en natt då förbramfallet sprang, provianten tog slut, andrestyrman fick nervsammanbrott. Efter 138 dygn kom de till England, där Villiers skrev boken "By way of Cape Horn". Boken blev en succé och tillsammans med tidigare böcker började Villiers så småningom få ihop en del pengar. Tillsammans med de Cloux och några andra blev han 1931 delägare i fyrmastbarken *Parma*. Under befäl av de Cloux seglade *Parma* från Hamburg i barlast till Australien, där hon lastade vete för Cardiff. Utdelningen från denna första rundresa blev lika stor som det satsade kapitalet. Efter ytterligare några resor i *Parma* sålde Villiers sina andelar. Han hade då fått, förutom en del kapital, en god skolning i hur man seglar ett fartyg. Han skriver "My previous experience was all before the mast, generally in hard-run ships. I was a puller and hauler, doing the bidding of mates. Now for the first time I had the opportunity to learn why all the pulling and hauling was done, to learn the art of sailing square-rigged ships under a great master who had shown, time and time again, that he could get more out of square canvas than any other man then in the trade. Captain de Cloux won the grain race from Australia more often than any other master mariner. He was a magnificent seaman, and it was a privilege to be his partner and to serve with him."

En egen fullriggare

Villiers hade idéer om att köpa ett eget fartyg, en liten råsegelskonare eller ett skonertskepp, och att med detta fartyg bedriva skolverksamhet för ungdomar. Under sitt sökande efter ett lämpligt fartyg råkade han sommaren 1934 av en händelse få se skolskeppet *Georg Stage* gå till segels på Köpenhamns redd. Några åskådare i närheten beklagade sig, på danska, över att fartyget skulle skrotas. Villiers uppfattade delar av samtalet och fick bekräftat att fartyget varit till salu en tid men att ingen intresserad köpare fanns. "It came to me suddenly that here was my ship, at last, though I had never thought of owning and sailing a single tops'l full-rigger". Villiers köpte fartyget för något över skrotvärdet.

Georg Stage var byggd 1882, av svenskt järn, "the most indestructible of ship materials". Hon hade bara seglat sommartid och var väl underhållen och väl utrustad. Efter avslutad sommarexpedition övertog Villiers fartyget, omnamnade det till *Joseph Conrad* och seglade fartyget till Ipswich, där vissa ombyggnadsarbeten genomfördes för att göra fartyget bättre lämpat för oceanfart. I slutet av oktober påbörjades resan och de tolv eleverna fick sitt elddop under den första veckans kryss ut ur Kanalen i kuling. Via Madeira och Nassau anlöttes New York i december, där fartyget draggade mot en kaj och fick en del skrovskador. Efter nödvändiga reparationer seglade *Joseph Conrad* den sista januari 1935, bound for Rio. Vidare via Tristan da Cunha, Kapstaden, Bali, Singapore för dockning, genom Suluhavet mot Melanesien och Australien. Pengarna tog slut och för att finansiera fortsatt segling tog Villiers ombord ett gäng guldprospekterare som ville till ön Tagula. "It meant that I must sail right into the farthest leeward corner of the blasted Coral Sea, that reef-littered zone of maritime treachery, and somehow beat out again, in the cyclone season". Guldletarna lämnade i Samarai då de fått nog av seglingen. 79 dygn ut från Samarai angjordes Tahiti, där besättningen gav fartyget en välbehövlig översyn. Från Tahiti lades kursen mot Kap Horn och vidare mot New York, som nåddes i oktober 1936 efter 106 dygn. Villiers var nu skuldsatt och tvingades sälja fartyget.

Joseph Conrads besättning bestod under resan av ungefär 23 man, varav hälften elever. Under sin tid som danskt skolskepp hade elevantalet varit kring 80. Villiers skriver "The very fastest I was ever able to get the ship to touch was a shade over twelve knots in a fresh squall with a flat sea; she only once averaged ten knots over twenty-four hours. But she came very easily up to eight, without being pushed and without much wind; when she did ten she was moving. I was always pleased when she did nine". Fartyget är 8% längre i kvl än flottans skonserter så det kunde ju vara intressant att jämföra Villiers siffror med skonserternas resultat. Vem känner till dessa?

Krigsäventyr

Efter äventyret med *Conrad* seglade Villiers i olika arabiska farkoster tills kriget bröt ut. Han återvände till England, där han bosatt sig, och fick tjänstgöring i Royal Naval Volunteer Reserve. Så småningom blev han befördrad till squadron-commander och skickad till USA för att ta hem "a new type of landing-craft, which might or might not be ocean-going, but were to cross the North Atlantic in midwinter to find out". Senare for han med dessa fartyg till Medelhavet, Indien och Fjärran Östern, för att 1946 lämna tillbaka dem till US Navy på Filippinerna.



1950 var Villiers åter till sjöss, denna gång i portugisiska fyrmastskonaren *Argus*, på fisketur till Grand Banks och Davis Straits. *Argus* var systerfartyg till den i Skeppsorder härförleden omnämnda *Creoula*.

Villiers deltog i 1956 års Tall Ships Race i skonaren *Bellatrix*, och seglade 1957 kopian av 1620-talsfartyget *Mayflower* från England till USA.

Han var mycket produktiv som författare och har skrivit fler än fyrtio böcker. Han var aktiv inom bland annat The Outward Bound School of Adventure, The Society for Nautical Research, National Maritime Museum och Cutty Sark Preservation Society.

Alan Villiers avled 1982.

Lars Bergman

SKONERTERNA – VITALA 60-ÅRINGAR

I juli 2007 deltar HM skonserter *Gladan* och *Falken* i årets Tall Ships' Race. Första kappseglingsbenet går mellan Århus och Kotka. Därifrån är det sedan "sail-in-company" till Stockholm. Det är då 60 år sedan de seglade från Örlogsvarvet i Stockholm (ÖVS).

Tillkomsten

Mitt under brinnande världskrig, det andra, utreddes och föreslogs ersättare till fullriggaren *af Chapman*. Chefen för Marinen, Amiral Fabian Tamm, var

pådrivande i valet av två ”övningsskonare” och fick den 12 januari 1944 Kungl Maj:ts bemyndigande att beställa dessa.

Till stöd för sitt beslut, hade amiral Tamm Marindirektör Tore Herrlin, som hade insikten, känslan, förmågan och, inte minst modet, att föreslå ”snedseglare” i stället för råseglare. Övningskonarna bär Tore Herrlins tydliga drag. Kapten Björn Atterberg blev tidigt engagerad att biträda vid riggens utformning. När han en dag stod längst akterut på *Gladan*, rostbrun och ful, där hon låg på stapelbädden, såg han skrovets fina form, språnget och sidornas kurvatur som menade på fart och sjövärdighet, den djupa kölen på styvhet och förskeppet på bärighet och manöverbarhet.

Gladan kölsträcktes den 28 maj 1946 vid ÖVS och sjösattes den 14 november samma år. Då blev det plats för att kölsträcka *Falken*. *Gladans* befälstecken hissades den 15 april 1947 och den 21 april var hon klar för besiktning och provturer. Dessa gjordes med löjtnant Tore Hagström som fartygschef och han kunde den 2 juni 1947 överlämna *Gladan* till Flottan. Tio dagar därefter, den 12 juni, sjösattes *Falken* och den 23 september kunde kapten Bertil Lagvall, som fartygschef, hissa sitt befälstecken. Efter provturer, levererades *Falken* den 1 oktober till Flottan.

Modernisering för miljö och säkerhet

Gladan och *Falken* har i omgångar moderniserats. Bland de större förändringarna märks övergången till kontinuerlig elförsörjning istället för det batteridrivna elsystemet. En annan stor förändring skedde när skonerna erhöill en centermonterad propeller i stället för den lilla propellern som satt i styrbords slag – strax ovanför rodet! Marinen har därutöver satsat på att hålla en god boendemiljö i skonerna, lagt om däcken och förnyat segelställen kontinuerligt. Även den nautiska utrustningen har moderniserats, både för ökad sjösäkerheten och för god utbildning. Men viktigast av allt – rigg, segel och arbetet ombord är det samma som för 60 år sedan.

Både militära och civila elever

”Övningskonarna” har som huvuduppgift att utbilda i sjömanskap, arbeta i grupp – team, ledarskap, skapa förståelse för havets och vädrets inverkan på fartyg och tjänsten ombord, praktisera navigering med olika hjälpmedel – allt ledande till att föra ett fartyg från en utseglad punkt till målet för resan. Då är det inte bara eleverna som är under utbildning, hela besättningen får praktik i sina befattningar. Befälets/instruktörernas praktiska kunskaper och förmåga att lära ut sätts också på prov.

Med detta för ögonen, har skonerna bedrivit sin utbildning och genomfört övningar i ”alla oss omgivna farvatten”. Med detta menas oftast Bottniska viken, Östersjön och Nordsjön. Men

redan 1952 vände sig Direktionen i Stiftelsen Abraham Rydberg till Chefen för Marinen (CM), för att efterhöra möjligheterna att disponera *Falken* under vintermånaderna 1952-53. Det blev så lyckat att det upprepades de tre följande vintrarna, då bägge skonerna seglade över Atlanten till Västindien. Under dessa vinterseglingar seglade sjöofficersaspiranter ner till Sydspanien, där de hade rendez-vous med *Älvsnabben*. Hon hade då med sig Rydbergsgastar som mönstrade på skonerna och aspiranterna gick ombord på *Älvsnabben*. Men seglingen 1956 fick avbrytas i Cadix på grund av det oroliga världsläget.

Vinterseglingar upphörde och *Gladan* fick segla ensam under sommarmånaderna 1959 till 1961. Men från 1962 seglade både *Gladan* och *Falken* i 1. skonertdivisionen, med undantag av några få år, då bara en skonert rustades. Emellanåt ställdes tvivel på behovet av den typ av sjömanskaputbildning som skonerna ger. Det blev väldigt tydligt 2004 då en skonert till och med skulle säljas. Dessa planer kom dock inte till förverkligande.

Rydbergsgastar fick på nytt möjlighet att segla skonert både 1976 och 1992, då under sommarmånaderna. *Gladan* kappseglade mot New York för att delta i firandet av USA 200 år och *Falken* kappseglade i Columbus kölvatten till minnet av att det var 500 år sedan Columbus seglade västerut. Ett annat unikt mål var Reykjavik och Torshavn, dit skonerna seglade 1996. Därmed kan ”oss omgivande farvatten” definieras som Nordatlanten från Kanarieöarna till Island och från Mallorca till Västindien och New York!

Rydbergsgastarna, och även de som seglat på *Sunbeam/Flying Clipper* och *Albatross*, har vid ett par tillfällen haft återträffar under någon veckas segling. I maj 2007 är en sådan segling inplanerad.

Framtida verksamhet året runt

Inspektören för marinen, marinchefen, konteramiral Anders Grenstad, har nyligen beslutat att bägge skonerna skall segla enligt en ny plan fram till 2012 – åtminstone. Årsrytmen blir vintersegling med kadetter i sydliga farvatten, för att under sommarmånaderna segla med sjövärnasaspiranter, sjöscouter och civila ungdomar i hemmafärvatten. Så seglade *Gladan* hösten 2005 i Medelhavet och *Falken* i mellersta Atlanten vintern 2006/07.

Ända sedan 1956, då det första Tall Ships´ Race seglades, har skonerna ofta deltagit. Det som Tore Herrlin ritat och som Björn Atterberg såg, har många gånger besannats – skonerna är goda seglare – vilket syns i resultattabeller. *Falken* deltog i kappseglingen till Lissabon 2006, som ett av fem segelfartyg som också var med 1956, 50 år efter den första.

Tall Ships´ Race 2007

Stockholm är värddamn för Tall Ships´ Race 2007 för mer än 100 segelfartyg. Ett, brigantinen *Tuna*

Samudera, seglar från Malaysia och ett annat, barken *Cuauhtémoc* från Mexiko för att delta. Det blir 19 Klass A-fartyg, som tillsammans med de övriga skall förtöja vid Stadsgården, Skeppsbron och Skeppsholmen. En värdigare inramning för att hylla 60-åriga *Gladan* och *Falken* kan inte tänkas!

Mer att läsa om Tall Ships' Race 2007 finns på www.tsr07.se

Det mesta om *Gladan* och *Falken* finns i boken "*Marinens skonorter – med Gladan och Falken de första 50 åren*" (ISBN91-630-4854X) sammanställd av Sverker Olow och undertecknad.

Falkens framfart på haven kan man följa i rapporter och bilder på www.sss.mil.se.

Sten Gattberg

SSRS 100 ÅR

Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne, eller i dagligt tal Sjöräddningssällskapet, fyller 100 år den 1 juni. Födelsen ägde rum på Hotell Rydberg i Stockholm den 1 juni år 1907, då en stor grupp företrädare för svensk sjöfart samlades och bildade sällskapet.

Jubileet firas med aktiviteter under hela sommaren med början i Göteborg i slutet av maj, då ett 80-tal båtar, både gamla och nya i Sjöräddningssällskapets tjänst, samt gästande båtar från systerorganisationer runt om i världen, kommer att anlöpa Göteborgs hamn och Eriksberg.

Under tiden 1-8 juni pågår ett antal aktiviteter med uppvisningar och tävlingar och den internationella sjöräddningsorganisationen, IMRF:s, stora konferens i Göteborg.

Den 14 juni startar Jubileumspatrullen med *Rescue Broström* till sjöss och en lastbil med trailer på väg sin turné i Strömstad. Den besöker sedan stationer och orter längs med sträckan Strömstad-Stockholm fram till den 22 augusti. Patrullen gör ett längre stopp i Stockholm den 22-26 augusti och fortsätter norrut mot Hudiksvall, där den vänder och sedan besöker stationerna vid Mälaren, Hjälmaran, Vättern och Väneren med avslutning den 10 september i Åmål.

Posten har uppmärksammat jubileet med tre frimärken med motiv som speglar svensk sjöräddning från tidiga dagar till modern tid.

Sven Dagberg

UNGA GASTAR I FARTEN

Ostkustgast seglar fullriggare



Sofia Lloyd från Stockholm, med genuin röd Rydbergsluva på huvudet, hör till våra nyaste och yngsta Gastar och får representera vår nya djupvattenseglargeneration. Sofia tjänstgjorde senast som volontär och förhandsmatros på norska fullriggaren *Christian Radich* under fjolårets jubileumssegling över Biscaya. Sin grundutbildning har hon fått på *Shamrock*.

Sture Nachtweij

Vestkustgast i Vasaloppet

Toomas Suurküla i Vestkustens Backlag, en av pionjärerna från *T/S Gumillas* första långseglingar har gjort bra ifrån sig i årets tuffa Vasalopp. Redaktionen kunde följa loppet på Internet och rapporterna visade att Toomas passerade kontrollerna i en jämn takt och kom i mål på tiden 10 tim 22 min och 33 sekunder. Totalt fullföljde 10997 män och kvinnor årets Vasalopp.

Toomas har också varit till sjöss senare både i Flottan och civilt. Han studerar nu både till fartygsbefäl och civilingenjör.

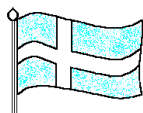
Sven Dagberg



"KOSACKEN" HAR MÖNSTRAT AV

1954 års Rydbergselever har sorg. Vår skeppskamrat och elev på *HMS Gladan*, Bror "Kosacken" Hellström gick ur tiden den 1 mars. Vi glömmet honom inte.

"Svensken"



FLAGGAN I TOPP

April

11 Per Jansson	50	O
13 Lars Forsberg	70	V
22 Wilhelm Ljungris	85	O
24 Göran Ohlsson	60	V

Maj

4 Harald Abramson	65	O
5 Åke Gustavsson	85	O
13 Madeleine Arnell	60	V
19 Anders Lambert	65	O
25 Lars U:son Lundberg	65	O
28 Rolf Andersson	85	S
31 Guy Rosvall	70	S

Juni

5 Bo Johansson	65	O
17 Lars Thorell	70	O

Juli

1 Lars Wärnlöf	75	O
3 Stig E:son Pellas	75	S
11 Sven Carlioth	75	O
26 Karl Selander	70	O

Augusti

14 Håkan Lellky	65	O
29 Herbert Karlsson	85	V
30 Lennart Johansson	85	V

September

11 John-Richard Bergén	65	S
14 Björn Ahlander	60	V
17 Jens Busk-Knudsen	60	V
21 Arne Gynther	80	O
29 Sam Clason	70	O

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 mail till rydbergsgastarna@telia.com

Bilaga.

Preliminär årsredovisning för år 2006

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 - 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman (Skrivare)	Sven Dagberg	08 - 591 127 74
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	Åke Bexelius	08 - 758 31 19
Lättmatros (2:e skrivare)	Sture Nachtweij	0480-41 19 36
Tf redogörare	Gunilla Lord	08 - 645 53 03
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Thomas Osvald	08-642 99 81
Sydskusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestskusten	Ola Manhed	031- 93 28 62

Besättningens adresser

Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 245 ^{9tr} 124 53 Bandhagen
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Ekonomi, fakturor	c/o Gunilla Lord Lustigkullavägen 7 ^{7tr} 117 66 Stockholm
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Sekretariat och Skeppsorder:	c/o Sven Dagberg, Ölsta Backe 8 195 92 Märsta Tel: 08 - 591 127 74
e-post:	rydbergsgastarna@telia.com



Aktuella priser i slabbkistan

Gös 25x45 cm	125:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen	125:-
Slipshållare	60:-
Rydbergskeps	50:-
Pappersservetter, 20 st	50:-
Vykort fyrmastbarken, 10 st	20:-
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

Vykorten är dubbla med den fina marinmålningen av fyrmastbarken och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill. Sveriges finaste korrespondenskort!

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst 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