



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 82

Redaktion

Ansvarig utgivare

November

Nr 4

Lars Bergman

Sten Gattberg

2014

## KAPTEN HAR ORDET

Våren 1929, för 85 år sedan, kallade kapten Arnold Schumburg f.d. Rydbergselever till samling på Alberget på Djurgården. Bakgrunden var att Rydbergska Stiftelsen beslutat ändra utbildningen från sommarsegling i kombination med skolstudier i land till en ettårig utbildning ”å ett i fraktfart gående övningsfartyg” och Alberget såldes.

Sune Tamm skickades till Seattle där han fann fyrmastbarken *Star of Greenland*, ex *Hawaiian Isles*, byggd 1892 i Glasgow, som kom att segla med Rydbergselever till 1942 som *Abraham Rydberg* (III). Tremastade toppsegelkonaren *Sunbeam* inköptes 1946 som ersättning och seglade till 1952 då hon såldes.

Chefen för Marinen beslöt, efter hemställan från Stiftelsen, att ställa, först skonerten *Falken* och senare även *Gladan*, till Stiftelsens förfogande för vinterseglingar med Rydbergselever.

De Jubelgastar som seglade 1954-55 firar i år 60 år från inmönstringen. Tänk vad de har att berätta – liksom alla som seglat! Ännu i år seglar *Gunilla*, *Älva*, *Gladan* och *Falken* på oceanerna för att utbilda blivande sjöbefäl i sjömanskap och navigering.

85 år – en avsevärd tid – har förflutit sedan dessa kursändringar. Rydbergsgastarna samlas alltjämt till Årsmönstring och mellanliggande Backlag. En tradition vi gärna vill bevara. För att kunna bevara den krävs Gastarnas

aktiva deltagande både att närvara vid träffarna och hjälpa till med rekrytering – och inte minst medverka i Skeppsorder!

För att hänga med i tiden söker Befålet en kraft att skapa och hålla igång vår egen hemsida. Intresserade – hör av er till Redaktören/2. Styrman.

**Varje Gast uppmanas att hjälpa Besättningen att få ytterligare – och yngre – Gastar att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.**

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

Sten Gattberg

## KALENDARIUM

Backlag ostkusten	8 december
Manusstopp nästa Skeppsorder	6 februari
Backlag ostkusten	16 februari
Backlag ostkusten	30 mars

## PREMIEUTDELNING 29 AUGUSTI

Under tiden färjan korsar den korta sträckan Helsingborg – Helsingör står jag ute däcket på färjans förkant och betraktar den danska kusten.

På styrbordssidan ligger det berömda och ståtliga Kronborgs slott, tungt bestyckat med sina grova kanoner, som en gång i tiden behärskade hela Öresund, under hela Öresundstullens epok till långt fram på 1800-talet.

På babordssidan ser man den stora bukten där hundratals segelfartyg kunde ligga och vänta på att bli inkvarterade för vidare färd norrut eller söderut.

Det måste varit en mäktig syn att se denna samling av olika segelfartygstyper ligga där på redan. För att inte tänka på staden Helsingör som präglades i högsta grad av gästande sjöfolk med mängder av krogar och andra skumma ställen. Enbart med syfte att plocka av sjömannen hans hårt förvärvade slantar.

Tillbaks till verkligheten: Färjan smyger sig in i sitt hack, bogportar och landgångar öppnas, passagerare och bilar strömmar iland och jag bland dem. Väl ombord på det moderna Öresundståget, tänker jag lite stolt på uppdraget att få överlämna Rydbergsgastarnas premie till årets elev på det danska skolfartyget *Georg Stage*, nu vinterliggande ute på ”Holmen”.

När jag kommer fram så ser jag på långt avstånd att hon är avklädd och endast tre nakna master pekar mot himlen. Men ombord var det full aktivitet, elever och befäl gick omkring och minglade med varandra, en viss spänning låg i luften. I dag var det avmönstring parat med ett visst vemod över att behöva skingras från sina kamrater efter en så intensiv tid ombord i nästan fem månader.

## VESTKUSTENS BACKLAG

Söndagen den 23 november hade, om allt gick i lås, vestkustarna backlag i Marinstugan på Nya varvet. Ingemar Nordlund berättade och visade bilder från ett flertal seglingar i Nordeuropa.

Kapten Bjarke Wahlqvist var befälhavare ombord och tycktes vara populär bland besättning och elever. Jag frågade honom om på vilka premisser vår premieelev Tove Wranne hade utsetts.

Det var besättningens mening att hon skulle förvärva premien. Inte för att hon var svenska, utan för att hon hade visat en god arbetsmoral, visat goda ledaregenskaper, förmågan att ta egna initiativ och framförallt att hon var en god skeppskamrat. Jag hälsade på Tove som tydligen var ovetande om att hon utsetts som premiemottagare.

Att hälsa på Tove var som att greppa en griptång omvirat med 12:ans sandpapper. Det var det fastaste handslag jag upplevt på länge. I synnerhet av en tjej. En näve garvad av tackel och tåg.

Tove, ca 150 cm lång, runt 20 år, visade sig tydligt att hon var den typ av sjöman som kapten beskrivit.

Talför, redig i sina beskrivningar av livet ombord. Det märktes att hon med råge kände och var trygg med sin miljö ombord.



Tove Wranne och kapten Bjarke Wahlqvist

Det kallades till samling på däck av alla elever och befäl. Kapten Bjarke höll ett sammanfattande tal om vad som hänt under den 5 månader långa ut-

bildningen. Det fanns även representanter från andra maritima organisationer som premierade sina elever.

Slutligen var det min tur att överraska Tove med en kvalitetskikare med inbyggd kompass och andra finesser. En värdig premie till en värdig mottagare.

Passade även på att hålla ett litet tal som inte bara riktade sig till Tove utan även till de övriga eleverna ombord. Återger här ett utdrag av mina ord till Tove och hennes kamrater ombord:

*Ni sjömän som nu mottagit ert certifikat som ett bevis på er nyvunna kunskaper, och nu lämnar Georg Stage som fullbefarna elever, ni är också privilegierade jämfört med elever inom andra utbildningar.*

*Som påmönstrad ombord har du nu fått uppleva hur det är att leva i ett kollektiv. Fått ta ansvar för varandra och tillägnat er en disciplin och solidaritet, såväl till fartyget som till varandra. Här har ni nu fått arbeta med villkor där vind, väder och fartyg bestämmer era åtaganden.*

*Ni har även fått visa mod många gånger genom att ge er till väders. Under tuffa tag få klättra upp i riggen för att genomföra de manövrar som krävs för skeppet och era kamraters säkerhet.*

*Ni har fått gå vakter och hela tiden vara vaksamma på vad som händer på däck och hav. Ni har fått sova och äta i gemensamma mässar, där du hela tiden får visa hänsyn och tolerans. De erfarenheter ni nu har tillgodogjort er här ombord under er utbildning kommer ni i hela livet ha nytta av, även om ni kommer att arbeta med helt andra uppgifter.*

Därmed överlämnade jag premien till Tove, önskade henne lycka till i sitt fortsatta liv. Men att arbeta till sjöss var hon inte så säker på.

I varje fall lockade inte handelsflottan så mycket. Men att få prova på och få segla i andra seglande skepp, skulle vara intressant tyckte hon.

Tackade för gåvan och hälsade till Rydbergsgastarna och ställde i utsikt att gärna få bli medlem i organisationen.

Därefter var det utdelning av certifikaten, ytterligare några tal och därefter var avmönstringsceremonin avklarad och alla skingrades med kramar och en liten tår i ögonvrån.

En för mig upplevelse- och minnesrik dag på Holmen i Köpenhamn ombord i *Georg Stage*.

Med hälsning och Goda Vindar från

*Sydkustens Backlagsförman Guy Rosvall*

## DEN SISTA FÄRDEN



På höstkanten 1957 seglade skolskeppet *Flying Clipper*, Clipper Lines vackra bramsegelskonert, iväg på det som skulle bli fartygets allra sista färd över Atlanten till Västindien.

Ombord fanns 28 unga sjöbefälselever av vilka de flesta aldrig tidigare hade satt sin fot på ett fartygsdäck ...

År 2012 sammanstrålade några av dessa elever, numera grånade pensionärer, till en återträff på Restaurang Frestelsen i Hjo. Under kvällen sa nån, inspirerad av de minnesbilder och historier som flödade runt bordet:

- Ska vi inte göra en liten skrift från resan att sätta i händerna på barn och barnbarn som undrar hur det var när farfar var ung ...

Morgonen efter var väl idén inte sådär kristallklart självklar längre. Men sagt var sagt. Man satte igång. Till en början tveksamt. Sen med allt större entusiasm. Och med ökande ambitioner. Det fanns mycket att minnas och mycket att berätta. Och det som började som en förflugan tanke om en enkel minnesskrift en blöt (nåja) afton på restaurang i Hjo blev till slut en hel bok på 120 sidor.

Boken heter *Sailing in the Sun* och titeln anspelar på Harry Belafontes calypsohit med det namnet som lanserades just året 1957 och spelades på plåtfat i varje hamn i Västindien dit *Flying* anlände med sin unga besättning.

Boken innehåller berättelser och hågkomster av före detta elever ombord. Kör så det ryker och så

länge trasorna håller, tyckte den unga besättningen, när havet vågade och stormen ven.

De unga befälseleverna på *Flying Clipper* hade drömmar och förhoppningar om sjömanslivet. Blev det som de trodde det skulle bli? Vad tog de med sig av upplevelserna ombord och intrycken av världen utanför Folkhemssverige?

För många gick det enligt planer och förhoppningar. Av de 28 eleverna på *Flying Clippers* vinterresa 1957-58 blev elva sjökaptener och fyra sjöingenjörer. Några seglade livet ut, andra gick iland och valde andra yrkesbanor än sjömannens.

Oavsett vilket så kom tiden på *Flying Clipper* för många att ha stor betydelse för hur det sedan gick för dem i livet, framgår det. Upplevelserna, kamratskapet och känslan av att jobbet ombord betydde något, att man var någon, att man räknades, var erfarenheter som gav starka avtryck för framtiden.

Att som 32-årig befälhavare vara ansvarig inte bara för fartyget utan även för 28 unga killars och ett antal nästan lika unga befälsskollegors väl och ve var ingen sinekur, framgår av befälhavaren kapten Lars-Olof Skoglunds privata, aldrig tidigare publicerade dagboksanteckningar från färden.

I boken skildras *Flying Clippers* historia från början till slut. Den innehåller också en historisk tillbakablick över svenska lastförande skolskepp under 100 år och mycket annat.

Huvudredaktör för boken är Lars Dahllöf som var maskinbefälselev på *Flying Clipper* 1957-58. Medredaktör är Lasse Genberg som var däcksbefälselev.

*Sailing in the Sun* är på 120 sidor med många unika bilder och kommer ut i bokhandeln i månadsskiftet oktober/november.

Det går även att beställa den direkt från förlaget, [www.dahllofmedia.com](http://www.dahllofmedia.com). På sajten finns också två filmklipp som visar livet ombord på *Flyings* resa 1957-58.

Lasse Dahllöf  
070 226 78 70

[lars.dahllof@gmail.com](mailto:lars.dahllof@gmail.com)

## RYDBERGSELEVER HAR FIRAT 60 ÅR

I början av september 2014 upplevde fem Falkar och fem Glador, med respektive damer, ett trivsamt firande av sin Karibiensegling för 60 år sedan.

Jubileet ägde rum på Stenas kortkruss mellan Göteborg och Kiel. I kryssningspaketet ingick hytter med havsutsikt, två tre-rättersmiddagar samt dito frukostar.

Efter avgång Göteborg inviterades hela gruppen till bryggan av befälhavaren på m/s *Stena Scandinavica*, sjökapten Rickard Gerle, som även han är Rydbergsgast, tillhörande Vestkustens backlag. När mörkret sänkt sig passerade vi Vingas och Trubadurens vackra fyrsken och satte kurs mot Stora Bält.

Kiel mötte med behagligt höstväder och gastarna kunde fritt välja aktiviteter efter tycke och smak. Några tog färjan över Kielviken till Laboe för att besöka u-båtsmuseet och titta på monumentet till minne av alla nationers sjömän som stupat under världskrigen. I området kunde man också se en av propellrarna från slagskeppet *Bismarks* eskortfartyg *Prinz Eugen*.

Andra gästar valde att promenera runt i Kiel, äta lunch och smaka på de olika ölsorterna som serverades på ett stort antal uterestauranger. Andra åter valde att shoppa!

Under samvaron på resan gavs många tillfällen att samtala om vår seglats med skonerterna till Västindien 1954-1955. Då var vi ungdomar på väg mot äventyret; idag har vi definitivt de grå tinningarnas charm!

Deltagande gästar var Leif Bjurström, Sten Ericson, Åke Kindstedt, Ante Lindgren, Kjell Smitterberg, Per Folmer, Göran Lindstål, Lennart Sjöberg, Bengt "Findus" Sjöberg och Björn Carlgren.

Två av deltagarna, Bengt Sjöberg och Lennart Sjöberg, uppgraderades av Åke Kindstedt till jubelgästar.

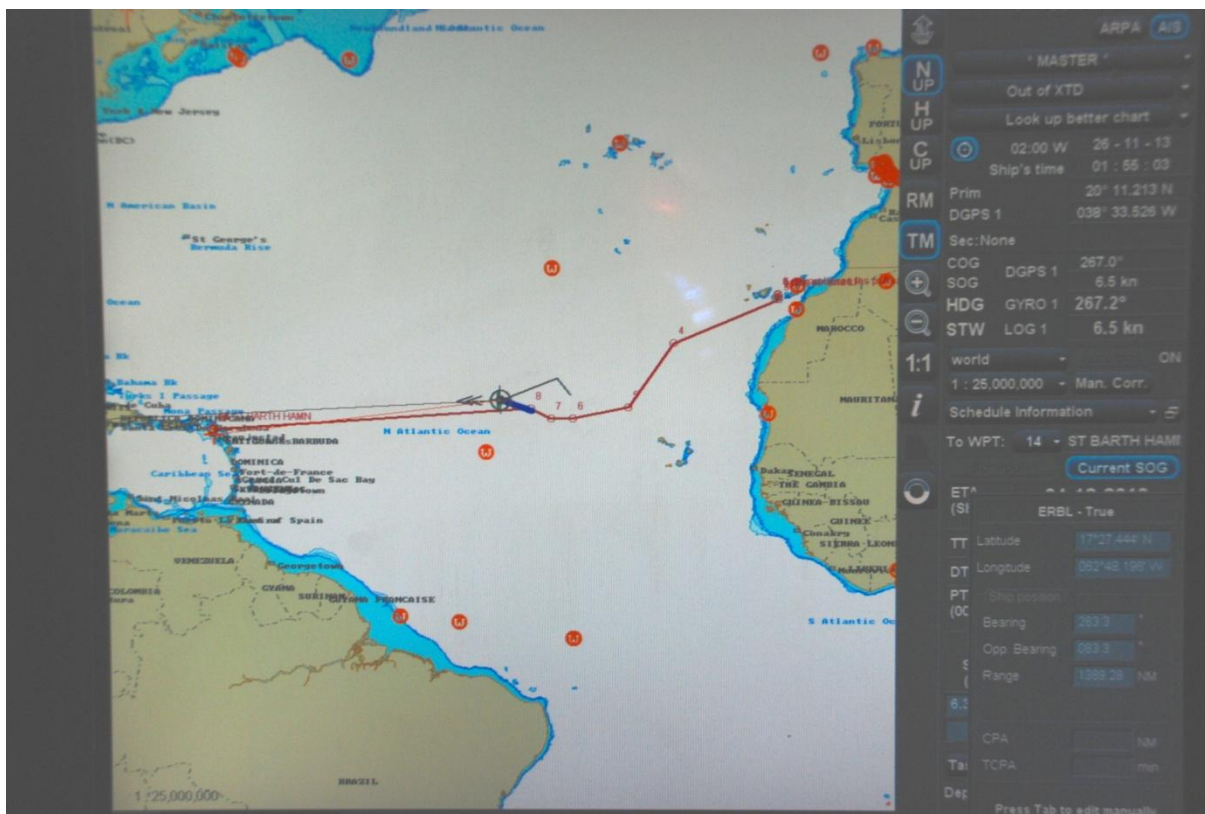
Vår jubileumsresa gick både syd- och nordvärt i gott väder med smul sjö. Vid återkomsten till Göteborg samlades vi i terminalen för fotografering och avsked. För oss alla hade under några dagar minnet av en upplevelserik resa till Karibien väckts till liv!

Åke Kindstedt och Kjell Smitterberg

## MUSEIBESÖK

Måndagen den 8 juni 2015 planeras ett besök på Roslagens Sjöfartsmuseum i Älmsta, Vaddö. Intresseanmälan till Pelle Brandt (se sista sidan för adress och telefon). Ange om du har egen bil eller önskar bussresa. Se [www.sjofartsmuseet.se/](http://www.sjofartsmuseet.se/)

## GLADANS ATLANTSEGLING 2013-2014



Urklipp från *Tranas*. *Gladan* är pricken i mitten.

### Rydbergsgastar Rym ut!

Nu har marinens segelfartyg korsat Atlanten igen. Under åren 2012-2014 har Skonerterdivisionen varit över till Amerika och vänt. Först med *Falken* och sedan med *Gladan*. Dessförinnan 1992 då med Ragnar Westblad i spetsen.

Vid början av sommaren 2014 återvände *Gladan* hem till Sverige och därmed avslutades denna två-åriga Amerikaexpedition.

### Skonerterna i skrivande stund

*Gladan* ligger just nu på land och genomför en generalöversyn och *Falken* bedriver elevperioder nere i Medelhavet och ska i slutet av november segla mot Kanarieöarna. Följ oss gärna på <http://blogg.forsvarsmakten.se/gladanochfalken/>

Denna artikel är den tredje artikeln till Rydbergsgastarna och jag tänkte börja med att backa bandet till förra artikeln från Skonerterdivisionen. Artikeln avslutades med en redogörelse om att *Falken* var klar med sin utlandsexpedition och att *Gladan* just skulle påbörja sin.

### Gladans förberedelser i Las Palmas

Kanarieöarna har sedan Columbus seglade från La Gomera varit av stor betydelse inför en Atlantpas-

sage. Öarnas läge utgör en bra utgångsplats för segelfartyg och vädret gör det angenämt för underhållsarbete. *Falkens* resa året innan hade resulterat i en bra erfarenhetsrapport vilken mynnade ut i en fin checklista som *Gladans* besättning hade stor nytta av i förberedelserna på Las Palmas.

Förberedelserna har varit, och är, ganska omfattande men inte komplicerade.

Framförallt gällande vädret finns det mycket att fundera över. Kan man t.ex. segla över direkt från Kanarieöarna till Västindien utan att gå ned mot ekvatorn?

### Atlantpassagen

*Gladans* kadetter mönstrade på den 15 november 2013 och fartyget utgick precis som *Falken* från Las Palmas. Elevgruppen denna gång utgjordes av blivande officerare med nautisk inriktning.

När HMS *Carlskrona* slutade med långresorna flyttades en del av den nautiska utbildningen över till skonerterna. Bland annat besticksjournalen där eleverna praktiskt examineras i tidvatten- och ortlinjeberäkningar är en stor del av den utbildningen som numera bedrivs vid skonerterdivisionen. Utbildningen ligger i linje med att uppfylla ställda STCW-

krav där det är högst önskvärt att praktisera genomförd teoretisk utbildning.

**Passadvindarna** går västerut längs ekvatorn och en seglares största huvudbry vid en Atlantpassage är hur långt söderut man vågar ta sig. Vågar man lita på nutidens femdygnsprognoser och hålla sig norrut eller ska man ta det säkra före det osäkra och gå ned mot ekvatorn med stabilare vindriktning men med en vindhastighet som minskar markant. *Falken* hade 2012 seglat samma sträcka som *Gladan* på 21 dygn och i de svaga passadvindarna gått mycket för maskin. Vid förtöjning på St Barth var det med tom bränsletank för *Falken*. I *Gladans* besättning 2013 var man sporrad att slå dessa 21 dygn vid överfarten.

För *Gladans* del präglades seglationen av lätta vindar och med den trots allt väl tilltagna planeringen ville *Gladans* besättning inte försumma besöket på St Barth. När vindarna inte bar och gav tillräcklig fart mot mål stöttade vi med maskin. Det känns förkastligt att inte segla men för elevernas utbildning blev det ett bra moment i att räkna på bränsleförbrukning från generatorer och huvudmaskin.



Kring latitud N 19° med ca 700 distansminuter kvar nådde vattentemperaturen 26 grader. Då började brandlarmet gå när vi stöttade med maskin. Värmen i maskinrummet blev för hög och vi fick justera farten efter rådande maskinrumstemperatur. Detta för att inte behöva hålla fingret på återställningsknappen till brandlarmet ...

Den 5 december 2013 förtöjde *Gladan* i Gustavia efter 19 dygn på Atlanten.

Våra officerselever tog oss hela vägen över Atlanten utan GPS. Endast positionering med sextant och ett dödräknat bestick användes.

Efter en sådan passage var några av officerseleverna nere på en noggrannhet av en distansminut (1852 m) i sin astronomiska positionering. Bästa officerselev var nere på en precision av anmärkningsvärda 0,2 NM.

### Gustavia, St Barth

Vid *Gladans* inlöpande till Gustavia ljöd dubbel svensk lösen från marinmuseets kanoner (nyanlända kanoner från *Falkens* besök 2012). Besättningen välkomnades till det svenska konsulatet och fick möjlighet till återhämtning. I övrigt präglades denna vistelse av mycket regn och blåst jämfört med *Falkens* resa året innan där vädret varit betydligt mer stabilt.

Gustavia är en relativt oskyddad hamn där öppningen är åt NW utan vågbrytare som skydd mot hamnen och när vinden legat på länge gör dyningarna att det hajar rejält för förtöjda fartyg.



*Gladan* i Gustavia

I och med den hårda vinden och dyningarna beordrade vakthavande officer tillbaka stora delar av besättningen för att ha kortare gångberedskap. Vårt sista besöksdygn på St Barth blev därför till ankars.

**Efter St Barth** hade vi ytterligare ca 1000 NM kvar till Florida och ett stopp i Freeport på Bahamas.

I Freeport kom Sveriges USA-ambassadör Lyrvall och Sveriges USA-marinattaché kommandör Luning ombord och seglade med de två sista dyggen till Key West. Ett mycket trevligt inslag som öppnat för flera besök. Officerseleverna i denna elevomgången blev efter examen 2014 inbjudna till Sveriges ambassad i Washington. Finansierat av stipendier från officersexamen flög de nyblivna officerarna över till Washington på ett studiebesök.

### Framme i Key West

Under juluppehållet mönstrade officerseleverna av. *Gladan* låg förtöjd i Key West och besättningen flög hem på kompedighet. I januari mönstrade nya elever på, denna gång gymnasieelever, och *Falkens* besättning genomförde första elevperioden innan *Gladans* ordinarie besättning åter var på plats.

I mitten på februari återvände *Gladans* besättning till Key West och påbörjade den långa seglingen mot Azorerna.

Tisdagen den 18 februari kastade *Gladans* besättnings loss från Key West med ny elevbesättning. Med följde en amerikansk marinattaché, kaptan

Jason Robertson. Kn Robertson seglade med till Fort Lauderdale. Ett utbyte som kommandör Ljuning lyckats ordna.

### Bermuda

Örlogskapten Lars Saager pensioneras. Bermudaradio gjorde ett personligt anrop till Saager efter förtöjning i Hamilton och gratulerade honom till 42 år i Flottan.

I väntan på passande väderförhållanden låg vi förtöjda i Hamilton. Nyckelbesättningen blev inbjudna till Sveriges konsulat på middag och besök hos den svenske konsuln Jens Juul.

### Losskastning Bermuda

Söndagen den 2 mars 2014 visade väderprognoserna på stabila västliga vindar och *Gladan* kastade loss från Hamilton Bermuda för att segla mot Azorerna.

Vägvalet för den här sträckan kan tyckas dramatiskt med flera lågtryck och fronter att ta hänsyn till i jämförelse med den komfortabla sträckan Kanarieöarna – Karibien. Inte minst *Falkens* resa 2013 hade visat att denna etapp var en utmaning. *Falken* förtöjde i Horta, Azorerna med fyra timmars marginal till elevernas flyg, vi i *Gladans* besättning önskade utöka den marginalen något.

När *Gladan* seglade hem från motsvarande resa vintern 1953-1954 tog det elva dagar att segla samma sträcka. Så här lyder ett citat från 1954:

*Efter elva dygn i Nordatlanten med skiftande väder och hårda, kalla vindar kunde vi den 6 mars ankra och akterförtöja i Hortas hamn på ön Fayal. Vi närmar oss Sverige. Fyra dygn i hamn gjorde oss gott.*

Året efter, 1955, kastade *Falken* loss den andra mars från Hamilton, Bermuda och förtöjde den 16 mars i Horta, Azorerna.

I början av etappen var våra förhoppningar endast att slå *Falkens* tid från 2013. När vi märkte att vindarna höll i sig och medelfarterna under flera dygn började peka uppåt tio knop förstod vi att den här resan kunde gå till historien. Visionen att slå 1954 års skonertrekord började ta form.

Ungefär halvvägs till Azorerna fick vi väderrapporter om ett lågtryck med en djup frontpassage. När vi kontrollerade med våra vädertjänster meddelade meteorologerna att det var osannolikt med vindar över 15 m/s. Vi gjorde emellertid klart för storm och vinden friskade i. Under ett par timmar tangerade vinden 24,5 m/s.

Tro det eller ej, *Gladan* gjorde en rekordsnabb överfart mellan Bermuda och Azorerna. Efter 10 dagar, 10 timmar och 1820 avverkade distansminuter var vi framme på en rekordtid. Mot *Falkens* 19 dagar och bredsladd in för att få med eleverna med flyget hem ansågs detta vara en fröjd. Vi hade haft vindarna med oss och hållit en medelfart på 7,6 knop!

**Sträckan Horta Cherbourg** bjöd på lugna förhållanden och det var bra segling upp mot Engelska kanalen. Vi förtöjde den 19 maj och kastade loss igen den 20 maj. Under dessa två dagar genomförde vi elevbyte. Det snabba elevbytet var med anledning av slussens öppettider in till hamnen i Cherbourg.

Vi lämnade Cherbourg och gick i stiltje mot Kielkanalen. Sista dygnet innan Brunsbüttel tilltog vinden igen och det blev segling ner mot Kielkanalen.

### Örlogshamnen Karlskrona, trädöverlämning

Sista biten från Kiel till Örlogshamnen i Karlskrona blev även den i stiltje och lagom till passage av svensk territorialvattengräns bjöd den svenska sjöbrisens på tillräcklig vind för fullt krysställ i Karlskronas handelshamn.

Den 27 maj förtöjde *Gladan* i Örlogshamnen Karlskrona. *Falken* mötte upp oss och innan trädöverlämningen förtöjde hon utanpå *Gladan* i Örlogshamnen.

Enligt tradition vid långresor överlämnades trädet (ett azoriskt olvon) till Marinbaschefen för inplantering på Kungsholmen, Karlskrona.

### Avslutningsvis

10 månaders seglation var slutligen till ända för den här gången. Jag passar på att uppdatera er på att Jerker Schyllert fortfarande är DC/FC *Gladan* och Thomas Falk är FC *Falken*. Pensionerade Torben Holmberg kommer tillbaka till skonertdivisionen, nu som sekond på *Gladan*.

Oss emellan kan jag också upplysa om att det finns en plan att segla till Nya Zeeland, alternativt Kanada, framöver.

Det är inte en fråga om ”om” nästa stora utlandsexpedition blir, utan när.

Lt. Viktor Levihn  
Sekond HMS *Gladan*



*Gladans besättning i Gustavia*



*En djupt lastat, troligen fransk, galeas kring förra sekelskiftet. Fartyget har flygande bredfockrå med brassarna till bogsprötsnocken för att ej slita storseglet när dess skot är avfirat vid god vind. Märk även mesanstageglet, halsat i lovarts storvant. Skotet är en enkel sejsing som den ene av männen håller i ena handen, i den andra håller han fallet. Seglet är ett "save-all" av det slag som sjömannen älskar att leka med, då som nu.*





## DAGBOG FRA GEORG STAGE

### Kære søde dagbog, Uge 4

Det er 4. bakkes tur til at skrive dagbog, og vi har glædet os helt vildt. Vi er lidt bange for vi ikke kan hamle op med de forrige dagbøger, men vi gør vores bedste. Til jer der ikke ved det, så er der sat en præmie på højkant, for den bakke der laver den bedste dagbog. En klog mand sagde engang: ”Man bliver et produkt af sine oplevelser, derfor gælder det om at vælge de rigtige.” Og det synes vi er så rigtigt, derfor vil vi ikke fortælle slavisk hvad vi har lavet i denne uge, men fortælle små solstråle historier og andre sjove fortællinger, der måske kan skabe et lille billede af hvad vi går laver. Vi i 4. bakke var de første der fik æren af at besøge Diesel House. Vi sejlede som den eneste bakke med Mester i motorjollen, og fik derfor ikke ødelagt vores hænder af vabler, efter den lange tur i Københavns kanaler. Vi kunne derimod nyde udsigten og få en sludder for en sladder. Der var ingen kaj vi kunne lægge til, så det endte med vi lagde til langs en høj mur. Her valgte Mester at kravle op, eller i hvert fald forsøge, da båden sejlede væk under ham, og han hang og dinglede i sin fine uniform. Til stor underholdning for os elever. Vi var dog så behjælpelige, og lidt bedre til at kravle op, og kunne få Mester op i god og tør behold. Besøget på Diesel House var yderst lærerigt og fascinerende, da vi fik lov til at se den store B&W motor, der indtil 2003 var nødstrømsanlæg for København. Det er dog ikke hver dag vi får sådan lov til at tage på museum, nej vi har brugt de sidste 6 hverdageovre på teknikskolen. Her har vi svejset med Bjarne, både gas og elektrode og så har vi brugt 4 lange, varme, kedsomme, hårde, arbejdsomme dage på at file og mejsle. På teknikskolen er der den legendariske ”filekaj/brandkaj” og Arne, der har lært os den store verden inden for stål og metal. Helt sikkert noget vi vil tænke tilbage på med stor glæde og entusiasme. For ikke at uddybe file- og mejsleforløbet, vil vi derimod gå i dybden i maden. Maden er jo en stor del her på skibet. Når maden bliver sat på bordet, kan det ikke gå hurtigt nok. På ingen tid er alle over fadende, for at nuppe maden før sin nabo. Masser af mad skal der til, og hurtigt nok kan det ikke gå, for anden portion skal jo også nås før opvasken kalder.

Og hvilken luksus er det ikke at kunne sætte sig til bords tre gange om dagen og spise et velforberedt måltid.

**Torsdag, 9.** var en dag der skilte sig ud fra de andre. En af de dage, vi sent vil glemme. Her lavede vi nemlig redningsøvelser. Først sejlede vi væk fra vores faste plads og hen foran ubåden i søværnet, stedet hvor ”stor vinkedag” kommer til foregå. Så gik alarmen og alle skulle hen til deres post. På med overlevelsdragten og derefter forskellige øvelser. Først ned i en flåde fra båden, en tøreva-kuering, derefter skulle vi to og to vende en flåde, hvis nu den f.eks. vender forkert i vandet når man udløser den. Senere skulle vi springe i vandet fra skibet og svømme sammen på stribe hen til en flåde. I flåderne kan der i to af dem ligge 25 personer og en anden 16. Det var sjovt at prøve først og fremmest at hoppe ud fra båden, men ikke mindst at få 25 mennesker i en knap så stor flåde til at få sin redningsvest af, pumpe bunden, tømme den for vand, tørrer den af osv. Og så sidde i flåden uden at vide hvor længe og få alle til at få det bedste ud af det hele. Derfor var det vigtigt der blev hygget. Og det gjorde der så sandelig også med folke- og sømandsviser, læst højt fra bøger der var smuglet ned i redningsdragter, tisset (ja det kan også lade sig gøre), røget og ikke mindst sovet. Den ene med vi ca. sad der ude i 5 timer. Da vi langt om længe blev kaldt ind, ventede der et bad og en to retters menu. Suppe til forret og lam og kartofler til hovedret. Guf. Som I kan hører er dagene travle her på *Georg Stage* og det er ikke til diskussion. Trænge vilkår på toilettet og en hilsen under hele forløbet på kummen fra alle sider. Ned i lortetanken og forstå at den skal tømmes, såvel som tarmen. Køjerne vælter rundt klokken 22 og man er aldrig hurtig nok til at få den op... Piber som puster med røg rundt på dækket og messing som bliver pudset med sved og tårer. Men når landlov kommer, bliver der sparket øl i nakken og ultimativ råhygge. Sømandsviser på det lokale værtshus og dans på bordet. Holmens færge som elsker *Georg Stages* elever og de forstår stadig ikke at også vi skal betale for tur. Københavns gader som flyder i hænderne på ustyrlige og fortabte sømænd og damerne falder med glæde for de pæne uniformer. Vi har det godt og mønstre med et smil søndag aften og et kæmpe savn til hængeskøjens bløde former og besætningens toner. Vi er her og havet er næsten uendeligt. Nu vil vi slutte af for denne gang, selvom vi kunne blive ved. Der er meget at fortælle fra vores lille og forunderlige verden her på *Georg Stage*. Men vi håber i har nydt dagbogen for denne gang. Vi glæder os til at se jer på stor vinkedag d. 15. Til sidst er der ikke mere tilbage end at sige ”Livet er ikke det værste man har og om lidt er kaffen klar” Ha’ det nu rigtig godt landkrabber. De kærligste hilsner 4. bakke.

*Sandy, Inu, Benjamin, Morten, Simon, Sara, Amalie, Lau, Nils, Rasmus og Hannah*

**Dagbog, uge 5****Mandag d.13**

Det var nogle forventningsfulde, glade elever der mødte tilbage på skibet den 13. Maj. Med forårs-kriller i maven Efter vores sidste orlov i København, stod vi nu ansigt til ansigt med de sidste dage på Holmen og starten på det rigtige togt. Det var ugen vi alle havde ventet på, der skulle til at begynde. Det betød selvfølgelig også at der skulle lægges den sidste hånd på vores fine skib. Til dette, fandt vi hurtigt ud af, mente besætningen, at vi skulle bruge et godt lag knofedt. For messingen, ja den skulle nemlig skinne. Det viste sig at være et mere omfattende projekt end vi ellers havde regnet med, og der blev lavet flere kreative lege og sange, for at gøre det lidt ensformige arbejde lidt mere spændende. Men pænt blev det. Endda så pænt at vi ikke kunne lade være med at sidde inde på kajen og beundre vores arbejde i pauserne. Hen mod eftermiddagen begyndte de tunge skyer at trække sig op rundt om holmen. Og de indeholdte til vores store skuffelse regn. Regnen betød nemlig at alt messingen mistede sin glans. Vi blev dog trøstet med løfter om at det ikke var helt spildt arbejde, da det ville være meget nemmere at pudse op næste gang. Skuffelsen kunne dog ikke helt skjules. Vi kom dog alle på helt andre tanker, da vi om aftenen blev inviteret på fint besøg på skuespillerskolen, hvor vi fik lov til at se forpremiere på deres eksamensprojekt. Det var enormt fedt at se deres fortolkning af Hamlet, og samtidigt få tankerne kastet langt væk fra hængekøjer, bølger, bakstørm og rengøring.

**Tirsdag d. 14**

Det var en lidt anderledes dag der ventede på os da vi om morgenen, trætte krøb ud af køjerne 6:30. Det regnede lige så stille, og dagen bød på kultur, både på den ene og den anden kant. Vi fik først en rigtig fin gennemgang af hvordan det havde været at være sømand igennem tiden. Det fik lidt vores vilkår sat i perspektiv, da vi hørte om sønderknuste øre af kanonskud og dørke malede røde, for at skjule blodet under kampene. Det har virkelig været nogle seje mænd der dengang har taget livet til søs. Senere på dagen fik vi lov til at komme op og se Helles værk på mastekranen. At gå op igennem den gamle bygning og se alle de forskellige gamle håndværk, og det kæmpe stykke arbejde der har været i at restaurere bygningen, var enormt lærerigt. Samtidigt fik vi lov til at høre hvor besværligt alting var blevet, da de der skulle lave den, ikke havde fået lov til at vedligeholde den på sømandsmåner; med fri klatring og faldsikring men skulle gøre det med stillads. Alt i alt en dejlig dag, hvor tankerne dog mest kredsedde om morgendagens afsked, spænding og forventning. Dog er der ingen rejse der kan begynde uden proviant, så den skulle der også lige være plads til at få ombord.

**Onsdag 15.**

Ikke et øje var der tørt da vi stod 63 elever med Håkon i spidsen og sang Shanti så lungerne var ved

at sprænges. Solen skinnede, fuglene pipede, familier og venner var mødt op fra nær og fjern for at se os sejle af sted. Og af sted kom vi da også. Stolte stod vi og sang vores nylærte Shantier, der handler om hjemlængsel, kærester og druk, i det vi for første gang følte os som rigtige sømænd og kvinder på vej ud i verden. Også sejlsætningen gik som den skulle, til glæde for både os og tilskuerne på Holmen, med den perfekte andel hektisk råben fra dækken, grin og nervøse smil. Endelig var vi af sted. Sejlene spillede flot i vinden og vi fik for første gang lov til at øve hvordan man braser bak, (altså standser skibet for sejl). Ellers var det spændingen over at vi skulle lære alle de nye rutiner og at alle de nye fag skulle til at begynde. Nu startede det for alvor, fysiske vagter, som at være udkig, ordonans (stik-i-rend-dreng), bjærgmærs (holder udkig efter mand over bord) og ikke mindst rørgænger. (Og der var næppe nogen der kunne føle sig fri for at føle sig lidt som en pirat, når de for første gang stod med roret i hånden.) Vi var nogle nået trætte elever der så efter vores køjer den aften, men vi skulle bare vide ...

**Torsdag d. 16**

Så meget nyt man hele tiden kan lære sig på havet. I dag var det første dag med sejltræning i Isefjorden, og det er noget man får ømme fingre af! En meget hektisk morgen, med masser af sejlsætning og tovtrækning. Alle blev vi en smule forvirret forpustet, da vi prøvede at følge med i hvornår vi skulle gøre hvad. Så var det pludselig det ene tov, og så lige det næste sekund et andet. Men efter et forsøg eller to, så vi til vores lettelse at besætningen så tilfredse ud, og at skibet da også vendte. Da vidste vi, at vi havde fået gennemført vores første stavvening. Og det skulle bestemt ikke blive den sidste. Det var et meget trætt skifte der brugte eftermiddagen på de første undervisningstimer til søs. Igen var det et glædeligt gensyn med vores køjer.

**Fredag 17.**

Fra morgenstunden blev vi introduceret en alternativ workout for søfolk. At hive ankeret op. Det blev grebet an med høj sangstemme og entusiasme, i det vi begyndte at gå i spillet. Dog kom det som en overraskelse for de fleste hvor langt denne ankerkæde var, og at der skulle mere end en shanti til, for at få kæden op. Det skabte masser af grin og glade elever med sådan en lille frisk løbetur. Resten af dagen blev brugt til at lære en ny manøvre, at lære skibet endnu bedre at kende, og blive endnu bedre til at løbe efter de rette tovender på det rette tidspunkt. En disciplin der går bedre dag for dag.

**Lørdag 18.**

Lørdag bestod af alt godt fra havet, lidt blandede manøvre og undervisning. Vi var møre og trætte efter en lang dag. Dog fik vi lov til at nyde den smukke sol, under fartøjstjenesten. Der var der lidt håb om is i Hundested og bade ture der desværre

ikke blev til andet end drømmerier. Nu var der jo heller ikke så langt til Gilleleje.

### Søndag 19.

Gilleleje blev mødt af en flok glade sømænd, da vi ville påvise at et syngende skib er et glad skib. Og det kunne der i hvert fald ikke herse noget tvivl om. Vi blev mødt af glade lokale, som var begejstret for at byde os velkommen, så de havde bådets arrangere ro konkurrence, sightseeing, og besøg på det lokale fyr. Det var vidst med lidt stolthed i stemmen at vi kunne sige at de lokale fiskere kun vandt med en bådslængde (og så var det jo for øvrigt også nogle helt andre både end hvad vi var vandt til). Ellers gik eftermiddagen med åbent skib, og mon ikke der også blev tid til en enkelt øl på havnen. Tak for en dejlig uge.

*5 Bakke: Ronja, Kasper, Thor, Toke, Tomas, Trine,  
Siv, Rasmus, Jess, Christian, Ida*

## ABRAHAM RYDBERG – EXPEDITIONEN 1914

*Utdrag ur "För Fulla Segel"*

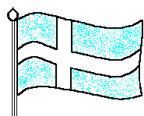
Den i stort sett idylliska förkrigstiden närmade sig sitt slut och första världskriget tog för några år "vinden ur seglen" för den vita fullriggaren. Skolskeppet befann sig i slutet av juli i Öresund. Den 30:e ankrade hon på Hälsingborgs redd för att efterhöra post. Sent på kvällen kom en lotsbåt med telegrafisk order till kaptenen vid Flottan A. Prytz, vilken tjänstgjorde ombord som lärare i praktisk navigation, att omedelbart inställa sig i Stockholm. Vid förfrågan hos Sjöförsvarsdepartementet erhöles ingen förklaring till återkallandet. I stället uppmanades befälhavaren (Kk E Schale) att ej låta fartyget lämna Öresund utan att efterhöra vidare meddelande från Hälsingborg. Spänningen ombord var självfallet stor och de dramatiska händelserna följde slag i slag.



Den 2 augusti kom telegrafisk order från Stationsbefälhavaren i Karlskrona att allt underbefäl från Flottan återkallades. Den 4 augusti avpolletterades underbefälet, med undantag för flaggstyrman Lång, och hemsändes omedelbart till Karlskrona. Samma dag sände Direktionen en telegrafisk order till kommandörkapten Schale att hemförlova eleverna och ombesörja fartygets uppläggning i Malmö. Ordern verkställdes och den 7 september lämnade befälhavaren, flaggstyrmannen och de två kvarvarande eleverna fartyget efter utfört uppdrag och avreste till Stockholm.

Den 8 september beslöt Direktionen att skolskeppet skulle hemförskaffas och överenskommelse träffades med Neptunbolaget om bogsering. Överläraren (Kk E Schale), flaggstyrman Lång och 13 elever avreste till Malmö och gjorde fartyget klart för hembogsering. Den 14 september bogserades *Abraham Rydberg* ut från Kockums Varv och ankom till Alberget den 17:e. Dagen efter ankomsten vidtog avrustning och den 9 oktober inlades skolskeppet vid Flottans varv på Skeppsholmen.

Det första världskriget lade många hinder i vägen för Stiftelsens verksamhet. Krigshändelserna och minfaran i Östersjön tvingade skolskeppet att förlägga sommarkryssningarna inomskärs. Under krigets senare skede tillkom även svårighet att skaffa proviant.



## FLAGGAN I TOPP

### November

29 Mats Malmberg 50 V

### December

8 Erland von Hofsten 85 V

17 Björn Skeppström 70 O

25 Eric Hagström 85 O

### Januari

1 Pelle Brandt 75 O

4 Erik Verde 50 V

7 Sven-Erik Sandell 75 S

16 Olof Pipping 60 V

20 Bo Langley 85 V

31 Gunnar Bengtson 90 O

### Februari

7 Tord G. Kindstedt 50 O

10 Magnus Crutebo 70 O

12 Peter Kaaling 70 V

13 Arne Nilsson 95 O

14 Leif Bjurström 80 S

16 Olof Mossberg 70 O

27 Louis Wrede 60 O

### Mars

1 Tom Sjöholm 75 S

2 Lennart Kleberg 85 O

21 Lars Bergqvist 60 O

24 Per-Olov Moen 75 V

26 Leif B. Ferngren 70 O

27 Anders Lennvi 85 V

## 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 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	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@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	08-28 32 44 peter.alund1@gmail.com

### Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestskusten	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 Jaan Hansson Karlbergsvägen 70 A 113 35 Stockholm

### Aktuella priser i slabbkistan

Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>	60:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Vykort Sunbeam	5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

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.

Bårtäcke (blått) med Besättningens emblem finns för utlåning. Kontakta 1:e Styrman.