

Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Årg. 67  
Nr. 3

Redaktör  
Sven Dagberg

Ansvarig utgivare  
Björn Carlgren

September  
1999

## Kapten har ordet

Med gåvobrev den 11 februari 1999 har Rydbergsgasten Ulf-Charister von Rosen donerat en målning av tremastbarken "Abraham Rydberg". Tavlan, har ursprungligen varit en gåva till hans morfar, vår stolta förenings grundare Arnold Schumburg. Tavlan hänger i Rydbergssrummet på Alberget och kan beskådas och beundras av Gastarna. Tavlan representerar ett ansenligt värde på marknaden, men är ovärderlig för Rydbergsgastarna. Tavlan är en av de finaste regalierna i Rydbergsgastarnas ägo. Gastarna sänder därför sin stora uppskattning och varma tack till Ulf-Charister von Rosen för den fantastiskt fina gåvan. Gåvobrevet återges på sidan 11.

Vi Rydbergsgastar sänder vårt hjärtliga tack till Inga-Lisa Elinder och hennes familj för att vi får vara på Alberget för vår traditionella årsmönstring den 1 maj.

Årets mönstring, som också var Gastarnas 75-årsjubileum, blev en lyckad sammankomst med många Gastar, anhängare och vänner närvarande.

Ordförande Jörgen Jörgensen i föreningen Gamle Georg Stage Dreng hederade Rydbergsgastarna vid mönstringen genom att paradera med GGSD:s nya fana bredvid vår egen fana. Vid lunchen överlämnade han en jubileumspresent i form av "Baksmönstring i 100 år" med en vacker samling fartygsbilder från skolskeppen Georg Stage samt ett band med schanties insjungna av Georg Stage Dreng.

Det var också glädjande att se Vestkustens och Sydkustens Backlag representerade med Backlagsförmannen Anders Lennvi från Göteborg och Sydkustens synnerligen aktive Kock Jonny Ekdahl..



Vid mönstringen överlämnade Yngve Römer, Vestkustens Backlag, Abraham Rydbergs bolagsflagga, som fördes av *SUNBEAM*. När flaggan halades ombord efter hennes sista segling som skolskepp i Rydbergska Stiftelsen, ingrep Yngve Römer rådigt och har sedan dess väl förvaltat den för överlämnande vid lämpligt tillfälle. Gastarna framför hjärtligt tack till honom för den mycket fina gåvan.

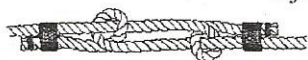
Till den första provseglingen med "Gunilla" hade föreningen Mot Bättre Vetande (MBV) inbjudit fyra företrädare för Rydbergsgastarna. Dessa var Åke Kindstedt, Anders Lennvi, Sven Dagberg och under-tecknad. Under provseglingen deltog även Stefan Gyllenhammar, Biträdande Backlagsförmän i Vestkustens Backlag, men i egenskap av deltagare i riggningen av "Gunilla". Det var en fantastisk upplevelse att få vara med på denna historiska segling med en svensk tremastbark under fulla segel (utom röjlarna enär råarna ännu ej var riggade). Seglingen började med avgång lördagen den 5 juni från Öckerö hamn och gick i svag SSV vind nordvärt längs Bohuskusten till Fiskebäckskil, som första natthamn enligt MBV's traditioner och sedan åter till Öckerö med ankomst på kvällen söndagen den 6 juni.

Vid en ceremoni överlämnade Gastarna en relingspejlskiva med inskriptionen: 'Gåva till S/V "Gunilla" 1999 från Besättningen Rydbergsgastarna'. Gåvan uppskattades mycket och mottogs tacksamt av Lennart Martinsson, som även uttryckte stor uppskattning för det stöd, som Gastarna på olika sätt givit projektet med "Gunilla". Jag fick ur Lennart Martinssons hand mottaga en gåva till Gastarna, bestående av "Gunillas" bordsflagga på en trästång och fot tillverkad av det mycket tätvuxna furu, som man lagt hennes vackra trädäck med. Bordflaggan pryder nu sammanträdesbordet i Rydbergssrummet på Alberget.

Vid denna segling fick jag mycket god insikt i tankarna bakom projektet med "Gunilla", som en seglande gymnasieskola med lektionssalen ute i världen. Förutom undervisning på gymnasienivå får eleverna en mycket gedigen sjömansutbildning. Dessutom imponerades jag mycket av de ungdommar i den övre halvan av tonåren, som med stor entusiasm och kunnande gav sig i kast med arbetet uppe i tremastbarkens mäktiga rigg.

Gastarna önskar "Gunilla" och hennes besättning välgång på haven och önskar MBV stor framgång med "Gunilla".

Björn Carlgren



## Årsmönstringen 1:a maj

Efter en kall regnig Valborgsmässoafton sken solen på Alberget den 1:a maj när 24 Gastar och lika många gäster samlades för traditionell årsmönstring inför Kaptenen, Björn Carlgren.

Tretton Gastar befordrades till Jubelgastar.

Ordföranden i Gamle Georg Stage Dreng, Jörgen Jörgensen, deltog och paraderade vid mönstringen med GGSD:s nya fana bredvid Rydbergsgastarnas fana. Yngve Römer överlämnade som gåva till Besättningen den Rydbergsflagga som fördes på Sunbeams sista segling för Rydbergska Stiftelsen.



Kapten och 1:e Styrman dekorerar Jubelgastar den 1:a maj  
Foto Rune Sundmark

## Årsmöte

Vid årsmötet i Långa Raden Nr.8 på Skeppsholmen, dit färden anträdde sjövägen, omvaldes hela Befälet, vars sammansättning finns redovisad i rutan på sista sidan.

Ett förslag från Jonny Ekdahl i Malmö att ta fram en informationsbroschyr om Besättningen Rydbergsgastarna och en hemsida på Internet diskuterades. En arbetsgrupp tillsattes med uppgift att bearbeta och kostnadsberäkna förslaget.

## Gåva till T/S GUNILLA

Det beslutades på förslag av Hedersstyrmannen Sten Skeppström, att visa vår glädje över att Sverige nu åter ser ut att få ett riktigt seglande skolskepp genom att ge en gåva till fartyget. Efter samråd med projektledaren, Lennart Martinsson, bestämdes att köpa något varaktigt föremål till fartygets utrustning.

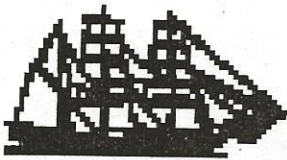
Det blev till slut en relingspejlskiva med erforderliga fästen i en prydlig förvaringslåda, som överlämnades av Kaptenen till fartygets redare Lennart Martinsson ombord i *GUNILLA* den 4 juni.



## GGSD Baksmönstring i Göteborg

Lördagen den 8:e maj höll GGSD, Gamle Georg Stage Dreng, "milleniets sista Baksmönstring" hos sin "Nordisk afdeling" i Göteborg. GGSD har tre "afdelinger" i Danmark och en "Nordisk afdeling" i Göteborg.

Ole Christiansen, som är formand för Nordisk afdeling, mönstrade 74 gamla och unga Dreng och gäster ombord i fyrmastbarken *VIKING*. Hederskaptenen Bo Cassel, Hedersstyrmannen Sten Skeppström och Vestkustens Backlagsförman Anders Lennvi representerade Besättningen Rydbergsgastarna. Efter mönstringen och skaffning i lastrummet på *FRYKEN* vid marina centret besökte man Eriksberg och bygget av den nya ostindiefararen *GÖTHEBORG III*.



T/S GUNILLA

### - ett unikt projekt

Fyra man ur Besättningen Rydbergsgastarnas Befäl hade förmånen att få vara med ombord när Sveriges nya seglande skolskepp T/S GUNILLA seglade för första gången.

Projektet och fartygets data har tidigare presenterats i Skeppsorder nr 2/1998.

### Ett historiskt klockslag

Lördagen den 5 juni 1999, åtta glas på förmiddagsvakten, stoppades huvudmotorn i tremastbarken T/S GUNILLA och hon styrde ut på havet utanför Öckerö för första gången under segel med sin nya rigg. Det var en härlig känsla att se 14 nya vita segel fyllas av en lätt bris på ett solglittrande hav. Röjlar och ett par stagssegel var ännu inte riggade, men ändå seglade efter många långa år ett svenskt barkskepp åter under svensk flagg!

Den här gången gällde det att prova riggen under ledning av dess konstruktör, ålänningen Alan Palmer, och det avlöpte väl trots en ovan besättning. Flera seglingsvana ungdomar från MBV ingick i besättningen tillsammans med en del äldre gentlemen, som inte heller drog sig för att äntra upp på rårna och beslä segel

Besättningen Rydbergsgastarna representerades ombord av Kaptenen Björn Carlgren, 1:e Styrmannen Åke Kindstedt, 2:e Styrmannen Sven Dagberg och Vestkustens Backlagsförman Anders Lennvi. Dessutom fanns Vestkustens Stf. Backlagsförman Stephan Gyllenhammar med ombord som medverkande i projektet.

Vid en middag ombord överlämnade Kaptenen gåvan från Besättningen Rydbergsgastarna till Gunillas VD Lennart Martinsson. Anders Lennvi överlämnade dessutom Besättningens bordsflagga till fartygets kajuta.

Första dagens segling avslutades i Fiskebäckskil, där Kvartsitas brygga nedanför kyrkan fick fint besök. Manövern krävde "finlir" för att inte Gunillas peke skulle meja ner flaggstången på kajen. Det bedömdes vara nästan hundra år sedan en bark senast förtojde i Fiskebäckskil.

Den 6 juni på Sveriges nationaldag stävade GUNILLA åter ut på havet vid inloppet till Brofjorden och provade på segling med kraftigare vind än under föregående dag. Tyvärr blev vi tvungna att sedan ta till motorn för att i kraftig motvind och ett par knops motström ta oss tillbaka till Öckerö.

### Ett beundransvärt projekt

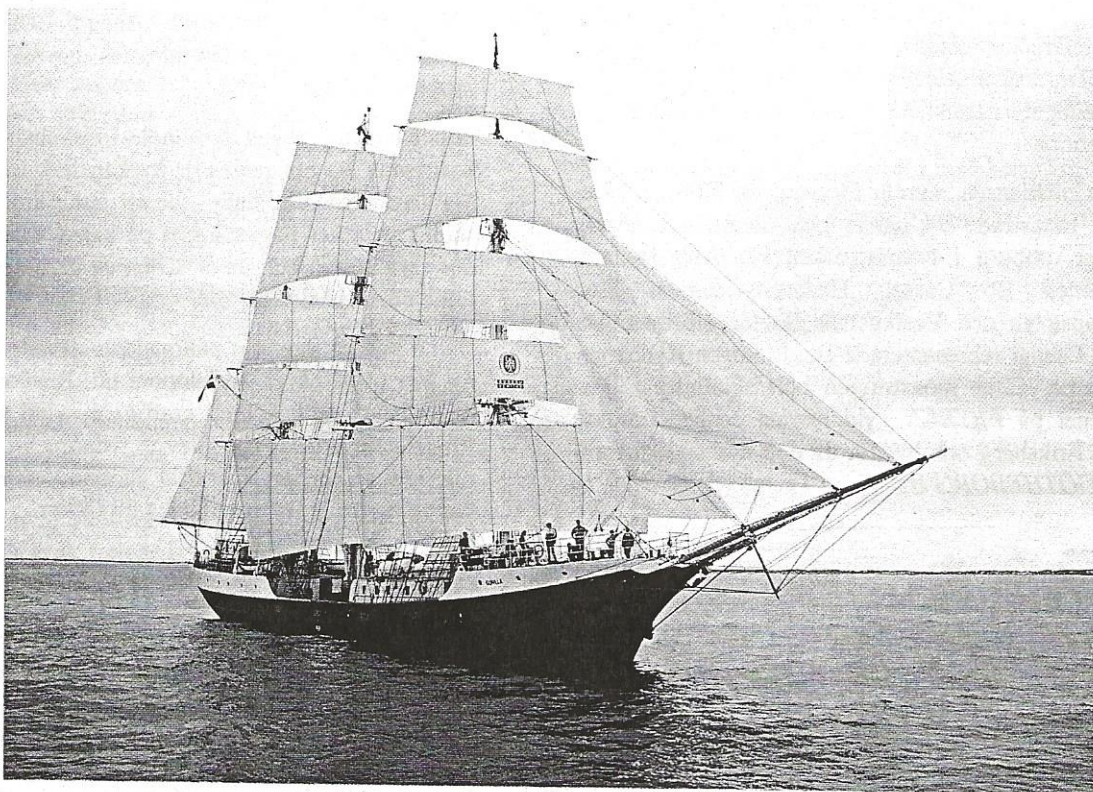
Skeppsorders redaktör reste till Öckerö för att göra ett reportage om en segling med ett nytt skolskepp, men fann att det fina fartyget bara är en liten del i ett mycket större sammanhang. Det är fråga om många års ideellt arbete, som engagerat många unga och gamla förmågor av det mest skiftande slag.

### "Mot Bättre Vetande"

Det började med att några lärare vid högstadieskolan Bratteberg på Öckerö 1978 drog igång en verksamhet som ledde fram till bildandet av Föreningen Mot Bättre Vetande (MBV) med målsättning att göra Brattebergsskolan till en skola där kamratskap, ansvar, medbestämmande och kunskapssökande är väsentliga delar. Målen realiserats främst i olika projekt och teman där teori och praktik förenas för att knyta skolan närmare samhället. Tanken var att värna om ökulturen och traditioner och skapa arbetstillfällen. Man startade bland annat växthus, fiskodling och lokalradio. Den store ideologen bakom det hela var dåvarande rektorn vid skolan Nils-Jan Rapp.

På hösten 1978 så köpte MBV ett illa åtgånget vrak, galeasen *HAWILA* som hade haft Hönö som hemmahamn. Efter sex års idogt arbete kunde hon åter gå till sjöss som ett välutrustat skolfartyg för skolorngdomar. Många skakade på huvudet när MBV började rusta det illa åtgångna skrovet, men de blev inte samspådda. Några år senare köpte man den gamla räddningskryssaren *ÖSTERGARN* från Sjöräddningssällskapet och byggde om henne till ett ketchriggat seglande skolfartyg under sitt ursprungliga namn *ASTRID FINNE*. Det innebar också en stor ombyggnad. De senaste åren har hon gjort långseglingar till Västindien under vinterhalvåret.





T/S GUNILLA Foto Patrik Eriksson

### **Gunilla-projektet startar**

Aptiten växte och man har i flera år drömt om ett större skolfartyg för utbildning av gymnasieungdom, men man har inte bara drömt. Man har handlat också. Efter att bland annat förgäves ha försökt köpa *GLADAN* och *FALKEN* från Marinen, så hittade man *GUNILLA* i Göteborg. Hon var från början byggd som motorseglare och gick i fraktfart ända tills 1996 då MBV köpte henne.

### **Giggarna Erik och Lily**

På Gunillas halvdäck ligger ett par verkliga skönheter, två giggar byggda vid båtbyggarskolan på Orust. De ska användas för övningar i rodd och segling. Den ena heter Erik och den andra Lily. Namnen kommer från Erik och Lily Philipssons Stiftelse, som bidragit till MBVs projekt under många år. "Dom har gjort det igen!" utropade stiftelsens ordförande Bertil Philipsson vid samlingen ombord. Uthålligheten är beundransvärd. Det tog sex år bara att rusta *HAWILA*.

Projektet Gunilla gick betydligt snabbare när det väl kom igång, knappt tre år från det man köpte skrovet tills fartyget nu seglar.

### **Eldsjälar**

"Gunilla - En seglande gymnasieskola med världen som klassrum" är ett verk av en grupp verkliga eldsjälar och entusiaster, som lagt ner en otrolig massa ideellt arbete på att förverkliga sitt projekt. De verkar okuvliga och fortsätter de i samma stil så har vi väl om några år ett seglande universitet i en fullriggare på jordenruntfärd.

### **Hård konkurrens om elevplatserna**

Omkring 300 sökande har man haft till de 38 elevplatserna. Eftersom urvalet enligt reglerna måste grundas på betygen, så blev det flera flickor än pojkar som togs in. Man har dock intervjuat alla eleverna för att försäkra sig om att de har förutsättningar att klara livet ombord långt från mamma och pappa.

### **Attraktivt befälsjobb**

Det är minst lika hård konkurrens om befälsjobben ombord som om elevplatserna. Den förste befälhavaren är redan anställd. Han heter Peter Kaaling och har tidigare seglat med *STAR CLIPPER* och *STAR FLYER*. Bengt Malm, nybliven pensionär från Marinen, var med som styrman på resan och kommer att



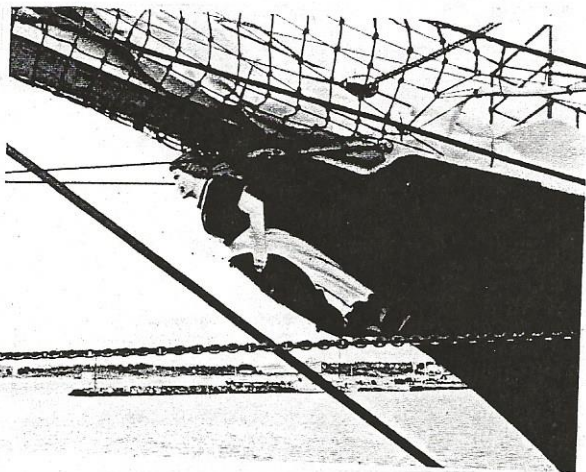
vara befälhavare under en etapp av Tall Ships Race. Han var klädd i en T-shirt med en passande slogan "En riktig seglare seglar bark".

Några som sökt styrmanjobb fanns med ombord för att intervjuas. Bland andra fanns Jessica Troberg, en 25-årig kvinnlig sjökaptan från Åbo med erfarenheter från *SEA CLOUD*. Hon klängde som en apa i riggen och assisterade Alan Palmer. En annan aspirant på jobb ombord hade förutom sin skepparexamen en fil. kand. i samhällskunskap och historia. En bra kombination för en lärare i den här skutan. En ung skeppsbyggarteknolog från Chalmers hade sökt jobb som matros på Gunilla som ett praktikjobb innan hon avslutar sina studier.

Louise (Lollo) Lindblad är hushållslärare och har svarat för provianteringen av Hawila och Astrid Finne i alla år. Hon har också medverkat vid planeringen av utrustningen i Gunillas byssa. Den fick en hård test under vår segling och resultatet var högklassigt och västkustskt med både fisk, krabbor och havskräftor. Hon är nu anställd som kock-steward. Hennes man Gunnar finns också med ombord i befattningen som chief.

### Välutrustat maskinrum

Gunillas gamla maskin visade sig inte hålla måttet, varför man installerat en ny starkare Caterpillarmotor. I maskinrummet finner man också två dieselgeneratoraggregat på vardera 144 kW som matar elsystemen med 400/230 V växelspanning. Generatorernas storlek bestäms bland annat av att man måste kunna starta de stora hydraulpumparna för bogpropellern. Det går nog också åt en hel del elektricitet för byssa, ventilation och luftkonditionering.



### Galjonsbilden

Gunilla lär ha varit det sista fartyget i Sverige som fick en galjonsbild när hon byggdes 1940. Den finns nu på Sjöfartsföreningen i Oskarshamn och gick inte att få loss därifrån. Ingmar Johansson från Gullholmen hade erfarenhet av träsnideri och fick tillfälle att med hjälp av proffs från England lära sig bildhug-

garyrket. Resultatet av tre månaders arbete kan nu skådas under Gunillas peke.

### Skeppsklocka på driven

Gunillas ursprungliga skeppsklocka försvann för många år sedan vid en dramatisk kollision i tät dimma i Kielkanalen. Förra ägaren har återfunnit den och avser att återbörda den till fartyget.

### Några nyckelpersoner

Uppenbarligen har en hel massa människor gjort stora insatser i det här projektet. Här följer ett litet urval som vi uppmärksammat vid våra kontakter och besöket ombord i Gunilla.

**Lennart Martinsson.** Entusiasmerande entusiast och eldsjäl. 54-årig bohuslänning, slöjdlärare, som varvar VD-jobbet i Rederi AB Gunilla med slöjdläraryrkt utbildning vid universitetet i Göteborg. Dessutom en av flera skeppare på MBVs skutor

**Lennart Magnusson.** Speciallärare och "ö-känd skeppare" på Öckerö aktiv i debatten om svenska skolfartyg. Har varit en av de drivande i projektet.

**Tullan Kalström.** Också hon är lärare och nu ordförande i MBV. Har varit med från början.

**Ingmar Johansson.** Räkfishkare, bildhuggare mm. från Gullholmen, som skulpterat Gunillas fina galjonsbild

**"Lollo" Lindblad.** Hushållslärare, som har basat för intendenturen i MBV i många år, är nu anställd som kock-steward på Gunilla.

**Andreas Ingvarsson.** Kalenderbitare i skeppslistor. Fiskarson från Öckerö som jobbar på varvet. Spårade Gunilla som lämpligt objekt i listorna.

**Patrik Eriksson.** Tillsammans med Andreas "officiell syndabock" för att ha spårat Gunilla. Fotograf och TV-filmare. Har varit MBVs PR-man och redaktör.

**Bo Bengtsson.** Pensionerad skeppsbyggare som konstruerat Gunillas rigg tillsammans med Alan Palmer och svarat för konstruktionsritningar och dimensioneringar.

**"Riggarlasse" Evenbratt.** Har gjort alla wiresplit-sarna i Gunillas rigg.

**Arne Westerberg** Teknik- och slöjdlärare från Deje som snokat reda på det fina furuvirket till Gunillas däck. Har slussat ut hundratals värmlänningar från skolan i Deje att segla med MBVs skutor

**Stephan Gyllenhammar.** Marinbiolog och styrman som är Ställföreträdande backlagsförman i Vestkustens Backlag. Han har deltagit i arbetet med att rigga *GUNILLA*. Därefter har han seglat med henne som styrman under Nordisk Seglats och Tall Ships Race.



### Seglingsprogram

När detta nummer av Skeppsorder kommer ut, så är *GUNILLA* på väg söderut mot Portugal för att där mönstra ombord sin första kull gymnasieelever.

Under sommaren har hon först deltagit i Nordisk Seglats mellan Sverige, Danmark och Norge. Den avslutades i Öckerö den 6. juli med officiell invigning av *GUNILLA*. Sedan har hon deltagit i Tall Ships Race där hon placerade sig på sjunde plats av tolv fartyg i klass A. Som nykomling i klassen väckte hon vederbörlig uppmärksamhet under seglingarna och i hamnarna.

Enligt Stephan Gyllenhammar så fungerar hon bra och vänder snällt genom vind, något som man fick göra ofta under sommarens seglingar. Alan Palmer har all heder av sitt arbete med riggen.

Den 19. september flyger Lennart Martinsson till Porto med den första elevkullen som består av 26

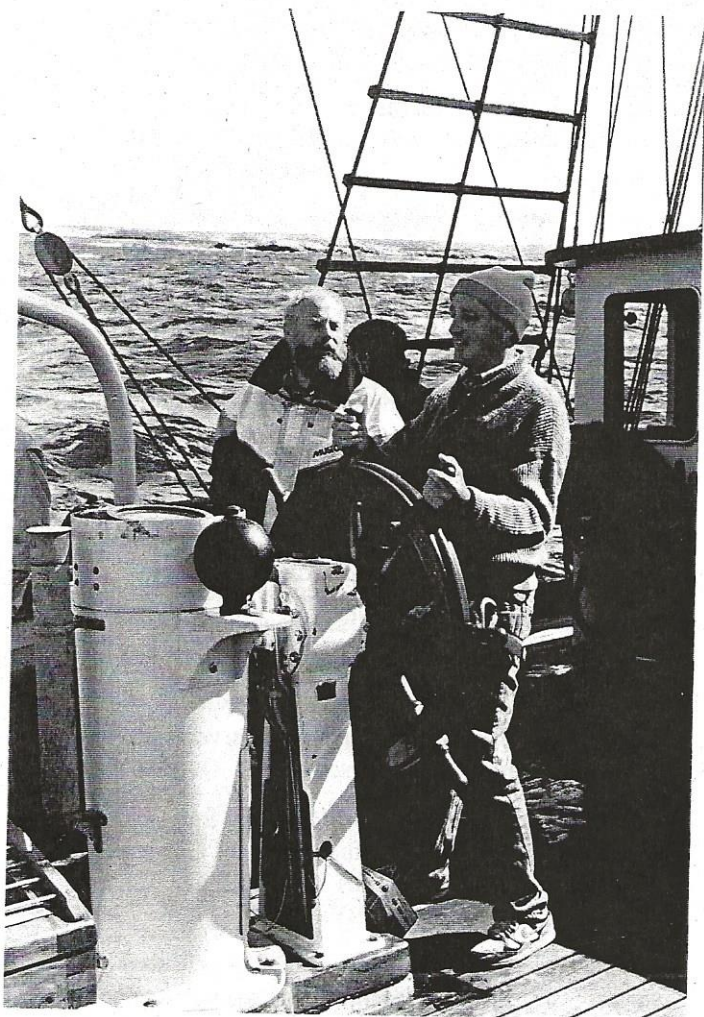
flickor och 12 pojkar. De mönstrar av den 17. december i Martinique och har då hunnit att besöka Lissabon, Madeira, Kanarieöarna, Kap Verde, Belem, Cayenne, Suriname, Barbados, Venezuela, Grenada och Saint Vincent. Lennart kommer själv att vara med som utbildningsledare och har tre lärare med ombord.

Kaptenen Peter Kaaling assisteras av överstyrmanen Andreas Berne och andre styrmanen Jessica Troberg.

### Besök i Stockholm år 2000

Planerna för nästa sommar är att *GUNILLA* ska delta i Tall Ships Race i Östersjön. Det innebär att hon kommer att besöka Stockholm i slutet av juli månad. Dessutom kommer hon att göra ett besök i sin "födelsestad" Oskarshamn.

*Sven Dagberg*



*Lennart Martinsson övervakar GUNILLAs rorsman  
Vid rodret Sven Dagberg.*

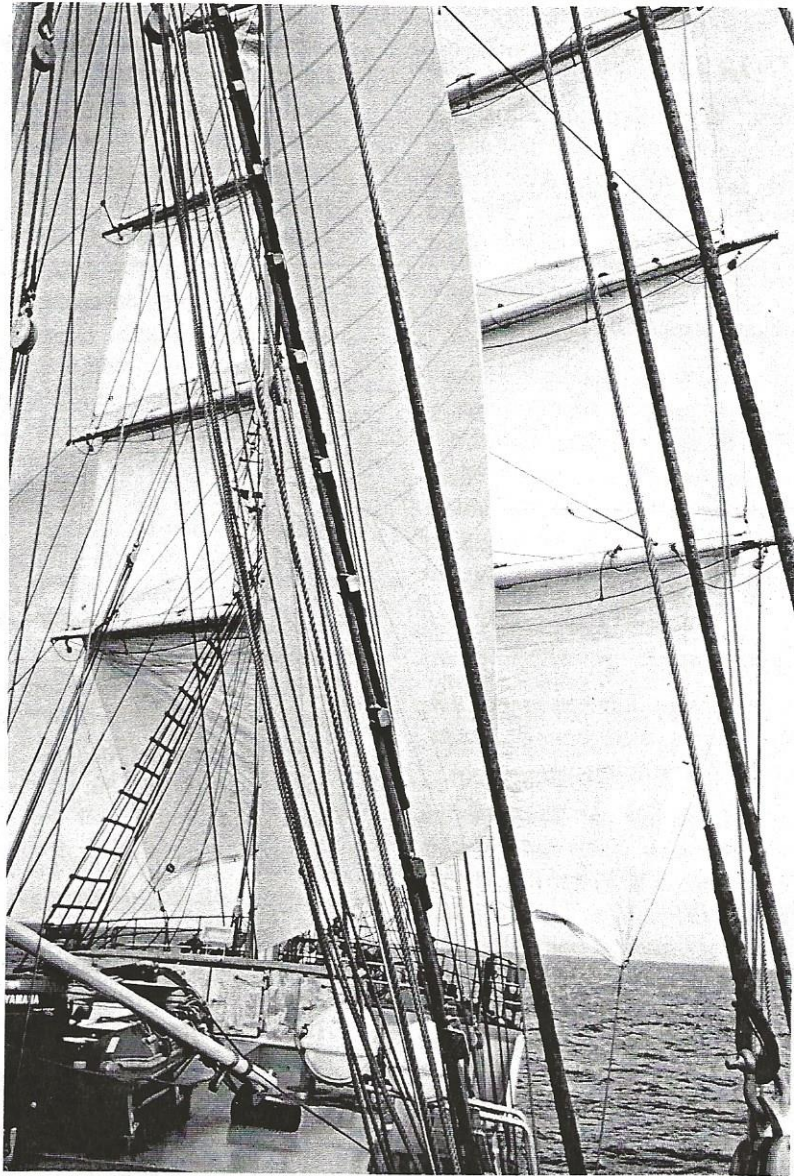
*Foto Åke Kindstedt*



*Riggaren Alan Palmer och kaptän Peter Kaaling*

*Foto Åke Kindstedt*



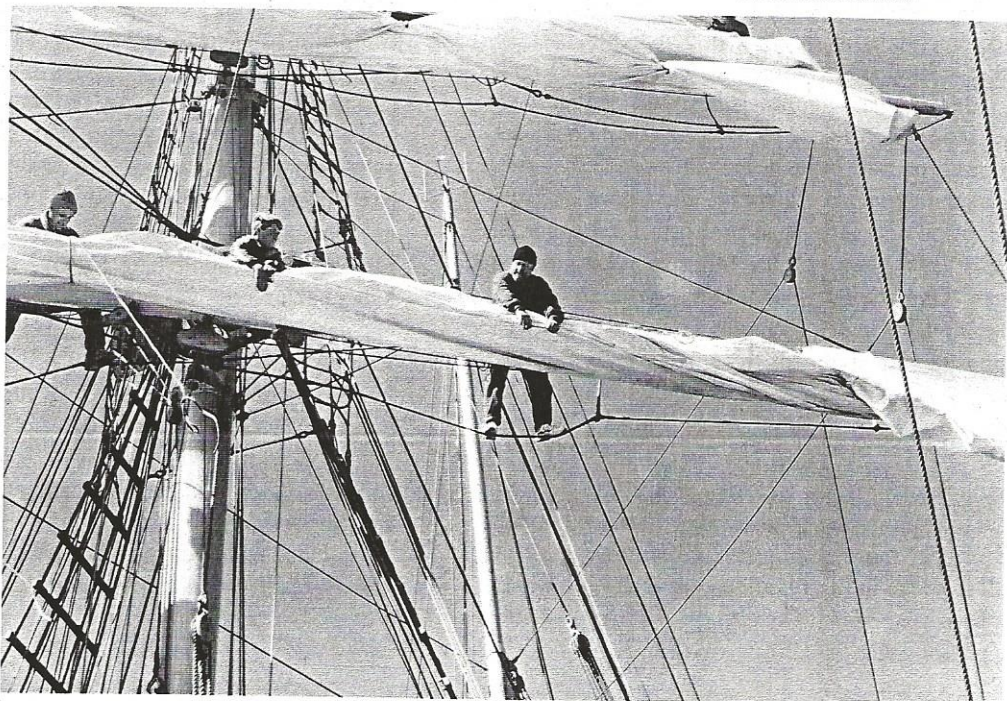


*GUNILLA under segel mot Fiskebäckskil den den 5.juni 1999*

*Foto Sven Dagberg*

*Rydbergsgastarnas Kapten Björn Carlgren beslår GUNILLAs storsegel*

*Foto Ake Kindstedt*





## Postjakten *HIORTEN*

*HIORTEN* startade sin jungfrufärd den 2 maj i år från hemmahamnen Karlskrona med destination Rostock via Ystad och Stralsund. Avseglingen skedde med pompa och ståt i vackert väder och med många intresserade åskådare. Hon följdes under utseglingen av skonerten Gladan.

Skeppsorder har tidigare presenterat projektet *Hior-ten* i Nr 1/1997.

## Äventyr under kriget

Gustaf Heinze har seglat som befäl i Johnson i hela 41 år och har skrivit ner sina upplevelser under kriget 1939-1945. Det har visserligen inte något att göra med segelfartyg, men kan ändå vara värt att uppmärksamma.

## Hemresa med *ARGENTINA*

Hemresan som 2:e styrman på Johnson-linjens *ARGENTINA* från Sydamerika med bomull, hudar, kaffe mm sommaren 1942 blev dramatisk.

"Allt gick normalt med åter ett par kontroller av allierade örlogsmän. Inga tyska ubåtar hade vi stött på, varken på ut- eller hemresan. Tidigt fick vi sällskap av Broströms *UDDEHOLM*, enligt order från svenska marinstabens sjöfartskontroll, som 'dirigerade' lejdrtrafiken. Både ut- och hemresan hade vi en s.k. kontrollofficer ombord. Han skulle tjänstgöra som 'förhandlare' vid kontakter med utländska örlogsmän eller myndigheter.

Vi höll 'raka vägen' upp genom Atlanten och norr om Storbritannien och styrde sedan mot den minfria rännan mellan Skagen och Sydnorge. Samma ränna som vi gått i på utresan. *UDDEHOLM* gick hela tiden 1 å 2 sjömil före oss. Mest praktiskt, eftersom deras fart var något mindre än *ARGENTINA*s.

## In i den "minfria leden"

Fint sommarväder hade vi och den 6 juli, ca. 20 sjömil syd Ryvingen (Norges sydligaste udde) gick vi in i den tidigare minfria leden. Vid sextiden på kvällen stod några av oss på däck och beundrade det vackra vädret med nästan spegelblankt vatten och långa mjuka dyningar. Samtidigt får vi höra en kraftig explosion och vattenkaskader runt förskeppet på *UDDEHOLM*. Jag och 3:e styrman rusar upp på bryggan. Överstyrman hade vakt och även kapten Thunholm var där och vi beslöt att genast bemanna och sjösätta våra styrbords livbåtar. Överstyrman tar den förliga och jag den aktra, motorlivbåten. Avsikten var att undsätta *UDDEHOLM* ifall så blev nödvändigt.

Jag hade kommit ut ett trettioal meter från fartygssidan. Då exploderar en mina, just där våra livbåtar hängt ett par minuter tidigare. Krevaden orsakade ett halvstort hål in i fartygssidan, så vi såg in i köket

och manskapsmässen. Träluckor, bomullsbalor och kaffesäckar från 4:ans lucka regnade tillsammans med diverse splitter ned, men lyckligtvis utan att träffa någon av våra två båtar. De som var kvar ombord försökte först få ut babords livbåtar, men med snabbt ökande styrbords slagsida uppgavs tanken och i stället sjösattes en flotte vi hade på akterdäck om styrbord. Den gled nästan av sig själv och fick hjälp av en andra minexplosion om babord vid fyrans lastlucka. Dessa livflottor var fyrkantiga träkonstruktioner med 6-8 vanliga tomfat invändigt. Då började kvarvarande mannar att hoppa överbord. *ARGENTINA* hade redan då börjat sjunka med aktern före.

Då exploderar en tredje mina, ungefär vid samma ställe som den första. Slagsidan åt styrbord ökade snabbt samtidigt som akterskeppet nästan försvunnit. Överstyrmans livbåt låg nära förskeppet, som vred sig över båten och vi i den andra var säkra att bogen skulle lägga sig över och draga ned livbåten. De rodde för livet, men som ett under rätade slagsidan upp sig och *ARGENTINA* sjönk fort, stående vertikalt i vattnet och till slut syntes bara någon meter av stäven. Där var det stopp någon sekund varefter fartyget reser sig, fortfarande i vertikalt läge, ca. 20-talet meter, för att sedan sjunka igen."

## Kaptenen kunde inte simma

"De simmande och de på livflotten tog vi upp i livbåtarna. Vårans mässman var den ende skadade. Inga blesyrer eller liknande, men inre skador (konstaterades senare på sjukhus) när han hoppade överbord och troligen hamnat på magen. Opererades på sjukhus i Mandal dagen efter, men dog några dagar senare. Kapten Thunholm flöt med en bomullsbal under var arm. Han var inte simkunnig (senare tvingade generalkonsul Johnson Thunholm att taga simlektioner). När vi fått upp alla i båtarna saknade vi tre man.

Kontrollofficeren Wachtmeister hade senast setts på båtdeck, där våra två båtar tidigare stått. Han strök troligen med när den andra eller tredje minan exploderade. En motorman saknades också, han var senast synlig vid fyrans lucka fastklämd av en nedfallande lastbom. Den tredje saknade var en konsulatpassagerere (= en sjöman som sändes hem på konsulatets bekostnad). Honom fann vi i vattnet flytande i en gummidräkt. När vi fått upp honom i båten och försökte med upplivningsförsök, upptäckte vi att halva bakhuvudet var bortsprängt. Eftersom båtarna var ganska lastade, 22 å 24 man i varje, beslöts att han fick sin grav i havet.

När vi sedan satte kurs norröver mot norska kusten fick vi se 'en åra som vinkade'. Överstyrman ror dit och plockar upp en man från *UDDEHOLM*, som i förskräckelsen vid minexplosionen bara hoppat överbord. Fartyget fortsatte ju av bara farten och deras båtar hade gett upp hoppet om att hitta mannen. *UDDEHOLM*s två livbåtar såg vi inte. Min båt,



där även kaptén Thunholm var, hade motor men trots att två av våra maskinister var ombord, fick de inte igång motorn. Så det var bara att jobba på med 'granseglen'. Vid midnattstid hörde vi röster i mörkret och lite senare var vi tillsammans med UDDEHOLMs två båtar och de tog över sin saknade sjöman. De hade ingen skadad och nu alla sina mannar. Vi höll ihop alla fyra båtarna. I ljusningen siktade vi norska kusten ...."

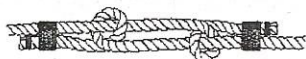
### **Hos tyskarna i Norge**

Vid notiden rodde vi mellan flera mindre kobbar och skär och fick syn på en stuga på en till synes större ö. Ingen såg eller hörde oss, så vi knackade på och en norsk fiskare öppnade. Han bodde på ön och livnärde sig på fiske. Mat hade han dåligt med, men vatten fick vi. Det var bättre än det gamla från kaggarna i båtarna. Fiskaren ringde in till Mandal och förklarade för den tyske kommandanten att fyra livbåtar med svenska förlista sjömän hade landat hos honom. Fiskaren skulle bogsera oss in till Mandal om han fick dieselolja som kompensation för det han förbrukade. Det fick han och efter halvannan timme landade våra fyra livbåtar i Mandal. Här blev vi väl omhändertagna och vår mässman kom direkt in på sjukhus. Det var för sent, som jag nämnt tidigare. Våra två befälhavare kallades till kommandanten och fick redogöra för händelserna. Det dröjde inte länge förrän båda återkom med meddelandet att tyskarna inte hade någon skuld i minsprängningarna. De hade i god tid meddelat att minfältet skulle läggas ut".

### **Ödesdiger fördröjning**

Gustaf Heinze beskriver sedan hur de båda besättningarna så småningom tog sig hem till Sverige. Tyskarnas meddelande om mineringen hade gått till berörda norska myndigheter och vidare till svenska UD.

"Kaptén Thunholm fick genom kontakter i Stockholm reda på att det kommit till vederbörande officer på Marinstaben på fredagseftermiddagen och hamnat i skrivbordslådan för att åtgärdas på måndagen. Till ARGENTINA och UDDEHOLM kom inget meddelande och vi minsprängdes på måndagskvällen den 6. juli"



### **En Rydbergsgast i Kenya**

Anders Lennvi sökte kontakt med skeppskamraterna från Sunbeam 1949. En som svarat är Thomas Fjästad i ett spännande brev från Nairobi i Kenya. Brevet är skrivet på engelska och här följer ett sammandrag på svenska.

"Käre Anders,

Tack så mycket för Ditt brev där Du påminner mig om att det blir 50 år sedan vi mönstrade på för utbildning i SUNBEAM. Jag ber om ursäkt för att jag inte kan komma till mönstringen i Stockholm den 1:a maj då vi blir utnämnda till Jubelgastar och ber Dig framföra mina hälsningar från 'Afrika' till alla skeppskamrater.

Tiden ombord i SUNBEAM 1949-50 förblir en av de stora perioderna i mitt liv och jag kommer väl ihåg många Gastar som jag var tillsammans med i stiltje och storm och slutligen när jag fick stå till rors då vi gick in genom Stockholms skärgård med prins Bertil ombord.

Du bad om en rapport om vad vi gjort i våra liv under de 50 år sedan vi mönstrade av från SUNBEAM. I korta drag:

1951 Jordbruksskola. Sedan till familjens kaffeplantage i Kiambu i Kenya som assistent till min far Nils Axel Fjästad (Rydbergsgast 1905-07 och Stockholmsolympiaden 1912)

1953-1956 anslöt jag mig till 'Kenya Regiment and Administration' för att hjälpa till att bekämpa Mau Mau-upproret.

Fortsatte 1956 arbetet som chef på kaffeplantagen till 1976 då vi sålde den. Under tiden hade jag blivit intresserad av att köra rally och spela golf. min största bedrift i rally var att vinna East African Safari Rally 1962 i en VW Beetle. På det följde en inbjudan att köra Midnattsolsrallyt i Sverige sommaren 1962 vilket gick rätt bra. Mitt sista rally var 1969 i en Audi då jag blev tolv.

Medan jag höll på med rallykörning, så spelade jag också golf och jobbade en del på plantagen. Jag gifte mig också med min andra hustru Kate och vi har haft trettio underbara år tillsammans. Från 1964 till 1969 blev jag uttagen att spela golf för Kenyas lag mot turnerande internationella lag, vilket blev en stor upplevelse. Allt golfspelade gjorde att jag blev intresserad av hur man sköter golfbanor och for till England och gick igenom en kurs i planering och skötsel av golfbanor. Det gav mig tillfälle att bygga en ny 18-håls tävlingsbana som nu är välkänd -the Windsor Golf & Country Club - utanför Nairobi. Därefter har jag planerat och övervakat byggandet av ytterligare två golfbanor - the Leisure Lodge Golf Club söder om Mombasa och the Green Park Golf & Country Club i the Great Rift Valley vid Naivasha som blir färdig i juni i år.

Vårt liv här i Kenya, där jag är född (min far kom hit 1913) är ute på landet där Kate och jag åker på camping safaris. Vi besöker golfbaneprojekten och spelar golf med våra många vänner. Sekelskiftet kommer vi att vara ute i bushen med våra vänner och de vilda djuren och stillsamt (!) fira det nya årtusendet.



Detta är kortfattat mitt liv hittills. Jag har också en son och två döttrar i olika delar av Afrika och fyra barnbarn.

Många andra saker har hänt inklusive en .38 kula genom halsen och in i ryggen vid ett väpnat landsvägsrån för nio år sedan. Jag önskar Er alla ett gott slut på det här århundradet och ett gott nytt årtusende.

*Hälsningar, Rydbergsgast Thomas (Africa) Fjäs-tad*

## ”Sjöfartsprofilen som vägrade gå överbord”

Sjökapten Karl-Erik Fraenkel är senior i Vestkustens Backlag och Göteborgsposten uppmärksammade hans 90-årsdag i maj med en stor artikel med ovanstående rubrik.

Enligt Rydbergsgastarnas rulla seglade han på Abraham Rydberg 1924. Sedan har han seglat bland annat i fyrmastbarken Hougomont. Rubriken syftar på en händelse då en hög sjö slog sönder dörren till däckshuset och drog Fraenkel med sig ut från fartyget. Nästa sjö slungade honom tillbaka igen och in genom den trasiga dörren. Han arbetade senare som befälhavare i Svenska Lloyd innan han 1948 gick iland som ombudsman för Sveriges Fartygsbefälsförening.

Han förklarade sig mycket nöjd med sitt händelserika liv. ”Livet är inte så konstigt, man får inte ta det på för stort allvar bara. Min fru tycker att jag alltid varit våghalsig, men jag har aldrig utmanat ödet utan bara låtit saker och ting ske och öppet tagit emot allt som velat hända”.

## Ostkustens Backlag

Sverker Westin kallar till höstens första sammankomst på Dykerihistoriska Muséet på Galärvarvet i Stockholm måndagen den 27.september. Kallelse med närmare information kommer som vanligt från Backlagsförmannen. Han planerar sedan en sammankomst den 8.november, men programmet är ännu inte klart.

## Sydskustens Backlag

### Utflykt till Helsingør

Denna utflykt samlade inte lika många deltagare som Österlenutflykten, men vi utgjorde ändå ett sällskap på 19 personer, varav 7 st medföljande fruar.

Nio av deltagarna samlades på Malmö Central för avfärd med Pågatåget till Helsingborg. Tågresans 55 minuter försvann snabbt under trevliga samtal. I Helsingborg möttes vi av de övriga 10 deltagarna och gemensamt embarkerade vi Aurora, vars Kap-

ten Karl Birgander mötte vid landgången och lotsade oss upp till bryggan. Efter det vi där hälsat även på styrman och rorgångare kastade Aurora loss och färden mot Helsingør anträdde.

Under losskastning och överfärd höll Kalle Birgander ett mycket engagerat föredrag om fartyget, hur det manövrerades, automatiskt förtöjdes/kastades loss, hur det miljöanpassats och datoriserats, liksom även hur det projekterats. Vi fick också klart för oss vilken effektiv ”transportmaskin” fartyget och hennes systerfartyg utgör.

Väl framme i Helsingør fick vi en skön promenad upp till Kronborgs Slott, där vi under en och en halv timme vandrade runt på Handels og Søfartsmuséet. Ett mycket besöksvärt museum. För den, som har mer tid än vi hade, kan det kanske vara värt att veta att muséet har ett mycket omfattande marint bibliotek med över 28.000 böcker. Biblioteket är öppet för allmänheten, vilket innebär att här finns rika tillfällen till fördjupande och förnöjande studier. Efter rundvandringen på muséet, splittrades sällskapet upp i mindre grupper, för rundvandring i Helsingør.

Lagom till Auroras avgång från Helsingør kl 1500 återsamlades vi och gick ombord igen. Denna gång inte till bryggan utan till matsalen, där ett långbord stod dukat för oss. Vi bjöds sedan att äta en ”Dansk Sommarmeny” bestående av två smørrebröd med pillade räkor, ägg och löksill samt Ribbenstek med rödkål och äppelmos och som avslutning kaffe och en kaka. Allt smakade utmärkt och under livligt samtal avnjöts måltiden, medan Aurora hann göra resan Helsingør-Helsingborg-Helsingør-Helsingborg. Mätta och belåtna gick vi sedan iland och skiljdes åt under önskan det varandra en fin sommar och väl mött till hösten.

*Per Renlund*

### Vinterns program

Per Renlund har meddelat följande planer för vinterhalvårets aktiviteter.

Den 30.september kommer Jonny Ekdahl och hans Anna med hjälp av Herbert Nilsson att berätta om sin segling med Kryssarklubbens Atlantica från Bergen till Yttre Hebriderna och hem till Göteborg via Caledoniska kanalen.

Nästa möte den 11. november kommer preliminärt att ägnas åt information om World Maritime University. För våren är inga dagar ännu spikade, men man håller bland annat på att undersöka en utflykt till Göteborg för ett möte tillsammans med Vestkustens Backlag och besök på Ostindiefararen, Marint Centrum mm. Ett annat förslag är att göra ett besök vid bygget av tre ”medeltida koggar” på det gamla Kockumsområdet i Malmö.



## Vestkustens Backlag

Anders Lennvi har kallat Backlaget till sammankomst den 9 september på Ringön för att titta på snart 100-åriga *S/V ISOLDA* som håller på att renoveras.



## Anders Lagerwall

Anders Lagerwall avled på natten mellan den 10:e och 11:e mars. Han var en av de äldre i Vestkustens Backlag och i kamratföreningen "Transkaptenerna". Det hade varit möte med supé och nödvändiga drycker på onsdagskvällen och Anders hade sjungit sina visor och varit på gott humör som vanligt. På kvällen blev han skjutsad hem. Han hade lagt sig i vanlig ordning och somnat för att aldrig mera vakna.

Tänk en så behaglig död - det är ju inte alla som får en så barmhärtig hädanfärd. Att i muntra glada vänners lag få sig en god supé och flera stora supar, sjunga och vara glad för att strax efteråt få mönstra av för gott. Frid över hans minne. Han var under sin

aktiva tid nautisk inspektör i Rederi AB Transatlantic, där han varit anställd ända sedan han var ombord som elev i 4-mastbarken Abraham Rydberg.

Anders Lennvi



## Square Rig Seamanship

Vår nordlige Gast, Rune Sundmark i Luleå, har lånat ut en bok till redaktionen, "Square Rig Seamanship for Masters, Mates and Crew" av Captein R M Willoughby. (The Nautical Institute, London, 1989)

Det är en mastig och rikligt illustrerad publikation på 148 sidor med all möjlig information om hur man konstruerar, dimensionerar, bemannar, seglar och underhåller en råseglare. Jag är inte helt kompetent att bedöma bokens tekniska vederhäftighet i alla avseenden, men den var mycket intressant att bläddra i.

Sven Dagberg

### Ulf-Christer von Rosens gåvobrev



Besättningen Rydbergsgästarna  
Box 35  
124 21 Bandhagen.

Täby 990211

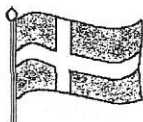
Undertecknad som någon gång under åren 1972-73 deporerade en objemålning föreställande Abraham Rydberg under segel och given såsom gåva till min morfar, Besättningens grundare Hederskaptenen Arnold Sahmberg, får på detta sätt "överlämna" denna målning såsom gåva till gästarna.

Täby som ovan

Ulf-Christer von Rosen

Jd medlem i gästarnas befall  
(Lättnad)





## Flaggan i topp

### September

1 Esse Dahlström	80
7 Anders Widell	60
16 Sven Ivar Nicklasson	60
19 Hans von Borstal	65
23 Gustaf Heinze	85

### Oktober

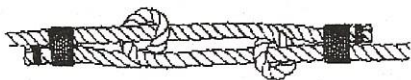
15 Karl-Axel Garff	85
29 Gunnar E. Embe	65

### November

1 Sten Skeppström	80
9 Olof Plate	80
19 Anders Yderborgh	80
28 Bertil Löfblad	80

### December

7 Rolf Reinius	80
15 Einar Modig	85
18 Magnus Biander	95
25 Eric Hagström	70
28 Stig Eliasson	80
31 Sven Törnquist	75



## Anmäl adressändring!

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

## Minneslappar

### Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Björn Carlgren	011 - 13 76 72 0121- 612 74
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman	Sven Dagberg	08 - 591 12774
	(Skr. o Redaktör)	
3:e Styrman	Bo Dagberg	0155 - 716 53
	(Redogörare)	
Båtsman	Björn Hjalmarsson	08 - 712 35 22
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	vakant	
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Sverker Westin	08 - 702 10 04
Sydskusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestkusten	Anders Lennvi	031 - 51 16 83

### Besättningens adresser

Allmän postadress	Box 35 124 21 Bandhagen
Ekonomi, fakturor:	Vedeby Kvarn 640 20 Björkvik
Sekretariat och Skeppsorder	c/o Sven Dagberg, Fågelvägen 45 195 33 Märsta Tel/ Fax: 08 - 591 12774



### 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, 20st	50:-
Vykort, bunt om 10 st	50:-
Dekal (10 st för 90:-)	10:-

Vykorten är dubbla med en fin marinmålning av fyrmastbarken under segel 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 postgiro-konto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage.