



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 79

Redaktion

Ansvarig utgivare

November

Nr 4

Lars Bergman

Sten Gattberg

2011

KAPTEN HAR ORDET

...och blickar tillbaka för att se framåt

Den 30 november 1846, för 165 år sedan, grundades Abraham Rydbergs Stiftelse ”till danande af Skicklige Sjomän”. Två år senare, den 30 december 1848, var briggen *Carl Johan* inköpt för att under sommaren 1849 segla med de första Rydbergseleverna. Utbildningen varvades mellan landförlagd utbildning med praktik till sjöss under sommarmånaderna.

Carl Johan ersattes, när hon var 40 år gammal, av ”Fregattskeppet *Abraham Rydberg*” – ”träfregatten” – den 13 oktober 1879. Med stöd av Grosshandels societeten beställdes 1911 en ersättare, *Abraham Rydberg (II)*, den vackert vitmålade fullriggaren. Hon levererades till Alberget den 18 maj 1912 och mönstrade samma dag 40 Rydbergselever.

1928 såldes fastigheten Alberget 4 B sedan Rydbergska Stiftelsen beslutat förlägga hela utbildningen ombord i ett långseglande handelsfartyg. Fyrmastbarken *Star of Greenland* (byggd 1892) inköptes 28 november 1929 i San Francisco och namnades *Abraham Rydberg (III)*. Under svensk flagga seglade hon den 28 januari 1930

mot Europa och anlände till Göteborg den 7 juli 1931. På grund av andra världskriget tvingades Stiftelsen att sälja barkskeppet i januari 1943 som sista "windjammer" under svensk flagga.

Tremastade toppsegelskonaren *Sunbeam* inköptes i augusti 1946. Hon seglade under befäl av Sam Svensson (1947 – 48), Lars Baecklund (1948 – 51) och Tore Hagström (1951 – 52) samt Sam Svensson som siste befälhavare sommaren 1952.

Sedan *Sunbeam* sålts, vände sig Stiftelsen till Chefen för Marinen med en hemställan om att få disponera Flotans skonert *Falken*, vilket besvarades positivt. Under november 1952 till mars 1953 seglade 28 Rydbergselever i *Falken*. De följande vintrarna 1953 – 54, 1954 – 1955, 1955 – 56 samt den avbrutna seglingen 1956 – 57 seglade både *Gladan* och *Falken* med Rydbergselever över Atlanten till Västindien.

Ytterligare två seglingar med Rydbergselever har gjorts med skonerterna. 1976 deltog *Gladan* i Tall Ships' Race med mål i New York och 1992 deltog *Falken* i Columbus Grand Regatta, en kappsegling i Columbus kölvatten.

Nästa år uppnår *Gladan* och *Falken* den aktningsvärda åldern av 65 år och fortsätter att "dana skicklige sjömän" tillsammans med bland andra *Gunilla*, *Älva*, *Shamrock*, *Constantia* samt Kryssarklubbens *Atlantica*, *Gratia* och *Gratitude*.

Befäl, instruktörer och även elever som fått sjömanspraktik, är Gastarnas rekryteringsresurs. Det är dessa som kan berätta för oss vad de har upplevt i seglande skepp. **Var och en uppmanas att hjälpa Besättningen att få ytterligare – och yngre – Gastar att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.**

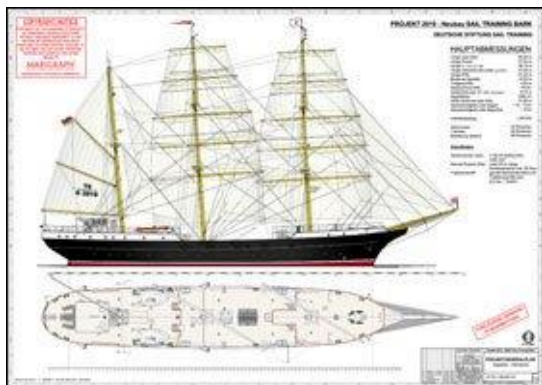
Låt minnena av segelfartygen hållas vid liv – slut upp till Backlagsträffarna!

Sten Gattberg

ALEXANDER VON HUMBOLDT II

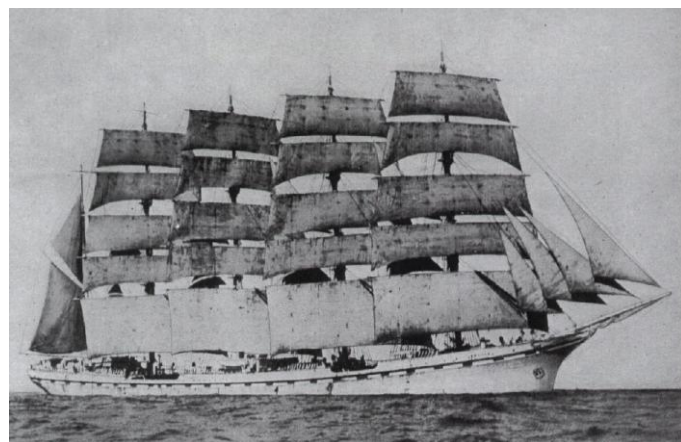
Den tremastade barken *Alexander von Humboldt* har varit en flitig och lätt igenkännbar deltagare i Tall Ship's Race under många år. Nu är hon dock på väg att pensioneras, men de gröna seglen försvinner inte från haven för den skull. Gamle *Alex* är sliten och har blivit dyr att underhålla.

Deutsche Stiftung Sail Training (DSST) i Bremerhaven har därför låtit bygga en ny tremastad bark, *Alexander von Humboldt II*, som skall ersätta den gamla.



Alex II börjar sina seglatser med gröna segel nu under hösten 2011. DSST:s hemsida heter inte oväntat www.gruene-segel.de och på den kan man läsa mer om det nya fartyget.

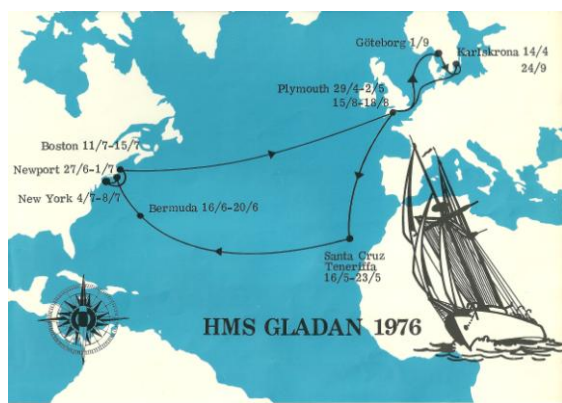
Sven Dagberg



France (II), byggd 1911, strandad 1922

KALENDARIUM

Vestkustens backlag	20 november
Ostkustens backlag	9 januari
Manusstopp nästa Skeppsorder	4 februari
Ostkustens backlag	12 mars



OP´ SAIL 1976 – BICENTENNIAL OF USA

Av Sten Gattberg

Andra och avslutande delen

Etapp 1 Plymouth – Santa Cruz de Tenerife (1 400 nm)

Aktiviteten var stor under natten och morgonen den 2 maj när de skolskepp som legat i hamndockorna, skulle ut till startområdet. I varje deltagare bestod besättningarna av minst hälften elever – trainees. Ett 40-tal segelfartyg, indelade i fyra klasser (A: Råacklade fartyg eller fartyg större än 500 tons Thames Measurement; B1: Gaffelriggade; B2: Större yachter utan spinnaker; C: Spinnakerförande yachter), satte segel omgivna av en mängd åskådarbåtar.



Från HMS *Tarbartnes* avlossades startskotten för varje klass och brittiske Prince Philip övervakade det hela från HMS *Britannia*. Klass A startade en halvtimme före klass B1 med *Gladan*, *Sir Winston Churchill*, *Eendracht*, *Gipsy Moth V* med flera.

De första dagarna präglades av växlande väder, från frisk sydväst till stiltje följt av varierande nordostlig vind. Vi rundade USHANT, passerade Biscayabukten och fångade ”den portugisiska nordan”. Befäl och elever kom snart in i vakt- och utbildningsrutiner. Nyckelbesättningen ansvarade för matlagning och förrådshållning. Telegrafisten, ”gnisten”, hade fullt upp med att hålla kontakt med tävlingsledning och övriga deltagare – för att inte tala om mottagande av väderrapporter.

I min dagbok står det:

”7 maj, fredag. Läge vid midnatt CABO VILLANO i B = 200° a = 115 M, seglad distans = 445 M (från starten). – Vi håller kurs och fart under natten och kommer in i allt mer trafikerade vatten. En strålande dag med värme. Vi sätter stortstagegel (en mellanklyvare på stag från storsalningen till fockvantets röstjärn) och en bonnett under storbommen. Farten ökar till 8 – 9 knop. Vi får rapport om att vi efter midnattsläget ligger 3:a i klassen. På kvällen bärgar vi stortstageglet och bonnetten för att senare svänga in livbåtarna eftersom vind och sjö ökat och därmed även slingringen. Vi passerar CABO VILLANO i 12 knops fart och vid midnatt är vi tvärs CAP FINISTERRE med kurs rakt mot TENERIFE (205° a = 900 M). Seglad distans på dygnet 135 M.

8 maj. Natten blir en vaknatt. Många fartyg i närheten. Hundvaktens distans = 43,8 M och dagvaktens = 45,4 M. Nu jagar vi *Sir Winston Churchill*. När det ljusnar ser man de imponerande vågorna även om det inte blåser mer än 6 – 7 B. Vi seglar för babords halsar när vi kl 0850 får en ofrivillig gipp! Med dunder och brak bryts översta delen av stortoppstången när bommen träffar toppbackstaget! Genast bärgar vi jagare, för- och råtoppsegel eftersom förtoppen inte längre har någon stagnering akterifrån. Vi har flyttat fram lä topp- och underbackstag till storvanten för att kunna skota ut maximalt i undanvinden. När vi nu seglar för styrbords halsar, får vi snabbt föra underbackstaget till sina fästen om styrbord. Toppbackstagen går inte att använda och babords underbackstag är skadat.

Medan vi surrar den avbrutna delen och bärgar stortoppseglet, fortsätter vi kappseglingen i undanvinden. Vi riggar mellantoppstaget till stormastens eselhuvud och sätter upp ett provisoriskt underbackstag. Efter tre timmars gott arbete av alla, bärgar vi storseglet som fått några revor. När allt är lagat och översett, sätter vi storen.

När vi sätter ett nytt förtoppsegel och råtoppseglet upptäcker vi att klyvaren håller på att sköras. Den bärgas och ersätts, men även den sköras vid sättningen. Sedan upptäcker utkiken att råtoppseglet (en stormklyvare) är skadad och bärgas. Det blev en jobbig lördag med alltför många skörade segel – sex stycken med större eller mindre skador – förutom riggskadorna.

Dygnets seglade distans = 225 M (bästa hittills!) och vid midnatt är vi tvärs LISSABON.”

Under söndagen avtog vind och sjö så att vi kunde ta ner den avbrutna delen och senare, med hjälp av stängvindan, fira stortoppstången under fortsatt kappsegling. I rapport om det inträffade, bad jag Örlogsbasen undersöka möjligheten att frakta ner reservstången till Santa Cruz eller hamn i närheten.



Vår placering är åter på tredje plats efter att ha legat femma. Nu har vi *Sir Winston Churchill* och *Master Builder* före oss.

Sekonden och timmerman jobbade hela måndagen med att anpassa stången så att vi skall kunna kränga på vant, stag och fall på den nu 1,5 m kortare stortoppstången. Samtidigt anpassades underbackstaget under 3.0 ledning och FL slutförde segelsömnaden på det nytillverkade råtoppseglet.

”10 maj (måndag) ...På em är stången klar att sättas och ett idogt arbete av alla gör att vi är klara vid 23-tiden. Nu kan vi åter sätta de segel vi vill – och kan. Skönt! Kl 2330 seglar vi plattläns och har satt klyvare, stagfock, råtoppsegel, förtopp-, skonert- och storsegel. Seglad dygnsdistans är 115 M och 1 030 M från start.”



Dagen därpå passerade vi MADEIRA och kunde sätta fisherman och ett till den avkortade stortoppstången anpassat stortoppsegel. Med denna dags distans, 165 M, fick vi reda på att vi återtagit andraplatsen. Kappseglingen blev intensiv alltftersom deltagarna närmade sig målet från olika håll. Mäktigt och spännande att segla jämt med 4-m barken *Kruzenshtern!*



”12 maj ... Kl 1930 Tenerifes norddunde ANAGA siktas rätt förut. Med 10 – 11 knops fart passerar vi den kl 22. Nordvästvinden avtar.

13 maj. Farten minskar och i månsken glider vi över mållinjen kl 01.00.18. Seglad tid: 10 dygn 12 tim 30 min 18 sek. Etappresultat: 2:a i klass B1 och 6:a totalt.”

Under uppehållet seglade alla deltagarna ner till LOS CHRISTIANOS med delvis utbytta besättningar/crew exchange. *Gladan* hade 5 ryssar, 4 engelsmän, 2 portugiser, 1 italienare, 1 polack och

1 norrman. 14 av Rydbergseleverna hade fördelats till andra fartyg.

När vi kom tillbaka till SANTA CRUZ, förtöjde transatlantics *Vingaren* och vi fick reservtoppstången och lämnade den avbrutna stängen för hemtransport. Ett fint samarbete mellan rederiet och Örlogsbasen som vi uppskattade mycket!

Vid prisutdelningen fick *Sir Winston Churchill* ta emot 1:a priset, vi 2:a och danska *Lindø* 3:e.

Etapp 2 SANTA CRUZ – BERMUDA (2 765 M)

Den 23 maj startade *Gladan* perfekt – först över startlinjen 1 min 30 sek efter skott. Inledningsvis var farten god och fältet väl samlat. Efter passagen av HIERRO anades tre olika spår: Ett utmed loxodromen mot ”hästlatituderna”, en något sydligare och en rejält sydlig.

Passadvindseglingar har skonerna gjort tidigare men inte i kappsegling. Med vår kalkyl om att vatten och bränsle skall räcka i 40 dygn, började vattenransoneringen direkt. 3 liter/man och dag fick räcka även till matlagning. Mycket kunde lagas i havsvatten – vi sparade på salt.

Vår taktik var att segla sydväst ner till N 25° och därefter västlig kurs till W 55° för att därifrån styra nordväst mot BERMUDA.

Med allt satt höll vi 8 – 10 knop dag efter dag. Vakt, små ändringar i skot, fall och brassar för att undvika slitage, utbildning och fartygsunderhåll sysselsatte oss. Varje dags rapport om deltagarnas positioner följdes av Gnisten och lades sedan ut i ett plott med de mest intressanta konkurrenterna.

Dagarna blev veckor. Vattenransoneringen sköttes bra. Korta regnskurar gav tillfälle att skölja bort lite av saltet på kroppen. Lördagarna markerades med att Sekonden tillät besättningen ”slösa” med en pyts färskvatten för rundvask, följt av skeppsafon där lekar och underhållning var ett välkommet avbrott.

Den portugisiska nordan lämnade vi bakom oss och vinden avtog, ändå såg vårt vägval lyckat ut: Vi låg i täten med *Sir Winston* syd om oss så vi kunde bevaka henne. Vi höll samma fart och hade kortare distans till målet. Dessutom kunde vi se om hon drog sig nordvärt.

Det atlantiska högtrycket breddade ut sig och tvingade oss sydvart. Den 2 juni var vi som längst sydvart på N 23° 24' och den 3 juni var vi halvvägs efter 11 dygns segling. Dygnsdistanserna varierade mellan 45 och 120 M. ”Time Limit” var satt till den 13 juni kl 1230, alltså om tio dygn. *Gladans*

placering har varit omväxlande 1:a i klassen till 5:a.

Den 9 juni blev händelserik trots svaga vindar. Vi hade kommit till N 26° 15' W 55° 10' och det var dags att sätta kurs NV mot BERMUDA. Men högtrycket låg hindrande i vägen. Hela kappseglingfältet rörde sig långsamt, särskilt de som seglade på loxodromkurs. *Gladans* värsta konkurrenter var nu *Gipsy Moth V*, som dock hade ett för stort försprång, *Sir Winston* och sedan polska *Zew Morza* som bevakades noga. I undanvinden ”krysade” vi för att slippa plattläns mot brytpunkten N 27° W 60°. Dagstemperaturen nådde 32°.

Ur dagboken: ”9 juni ... Redan i morse var flera deltagare under gång för motor. Det största problemet är brist på vatten och bränsle. Några började dessutom få ont om mat och bröt kappseglingen för att kunna komma i hamn innan det var dags för nästa start. De som ligger längst ostvärt är belgiska *Zenobe Gramme* och brittiska *Kukri* på W 51°. Under 1. vakten dör vinden ut och vi rör oss slött i den svaga atlantdyningen. Seglad distans 55 M.”

För vår del hade vi inga omedelbara bekymmer. Vatten, mat och olja skulle räcka tio dygn utan ytterligare ransonering. I svaga och varierande vindar styrde vi mot målet.

Ur dagboken: ”13 juni (Söndag) Position vid midnatt: N 29° 58' W 61° 13' (215 M från mål). Seglad distans 155 M (2 530 M från start). Under natten gör vi 10 – 11 knop och jagar *Gipsy Moth V*. Sekondens morgonstjärneobservationer flyttar oss tillbaka eftersom vår logg visar för lång distans! Hoppet finns ändå när vi seglar lätt bidevind på kurs 325° i en frisk VSV bris. Kl 0800 har vi 45 M till vår gräns för att slå *Gipsy Moth*. Alla är på hjälpspann när fisherman skörs kl 0930. När den är bärgad minskade krängningen och *Gladan* håller farten. Fler solhöjder tas men de skär varandra med dålig vinkel. Den senaste halvtimmen har vinden avtagit och farten är ”bara” 7 – 8 knop. Vid ”Time Limit” kl 1230 fastställer vi vårt läge till N 31° 20' W 66° 44' med 110 M kvar till mål....”

Vi ankrade utanför ST GEORGE den 14 juni efter 22 dygn till sjöss. Dagen därpå gick vi in till HAMILTON och akterförtöjde. *Gladan* kom på 2:a plats efter *Gipsy Moth V* och före *Sir Winston*. *Zenobe Gramme* tilldelades ”The Cutty Sark Trophy” för visat gott sjömanskap när hon bistod fem deltagare med bogsering och några andra med proviant och vatten.

Hemma i Sverige var det kungligt bröllop och den forne aspiranten på *Falken* 1966 och hans brud fick hyllningstelegram från oss på *Gladan* den 19 juni. För att ytterligare celebrera bröllopet hade jag bjudit till mottagning. 120 kom – 60 var bjudna!

Etapp 3 BERMUDA – NEW PORT, Rhode Island (600 M)

”20 juni (Söndag) kl 0930. Lossar akterförtöjningarna och börjar vinda hem ankarna. Kl 10 är vi lätt. Efter bunkring går vi för motor till startområdet utanför ST GEORGE. Där räknar jag till 18 råseglare (klass A), 46 klass B1 och 32 övriga, alltså 96 startande. Vinden är SO 6 m/s.

Vid startlinjen blev det en väldig trängsel vilket resulterade i att amerikanska *Gazela Primero* (4-m skonertskepp), fullriggarna norska *Christian Radich* och argentinska *Libertad* var inblandade i en kollision. Stortoppstången på *Gazela* knäcktes och kollisionen drabbade även spanska skonertskeppet *Juan Sebastian de Elcano* som bröt fockmastens toppstång.

Vår start i klass B1 blev inte helt lyckad. Vi kom en minut för tidigt och tvingades segla utmed startlinjen vilket medförde att vi hade svårt att falla av igen. Allt gick väl, men vi kom lite på efterkälken. Snart var alla segel satta och kampen togs upp. Vi seglade bra i den lätta vinden och knappade in på våra värsta konkurrenter, så även på klass A-fartygen. När vi kom ikapp amerikanska *Camelot*, hördes däriifrån: ”Ni fuskar, stäng av motorn!” Det de såg var kylvattnet från vår hjälpmotor. Vi seglade upp mellan *Christian Radich* och *Tovarishch*. Därefter var vi fria att välja kurs mot NEW PORT. På kvällen var det en mäktig syn med alla fartygs-ljus.

De följande dagarna dominerades av varmt och stilla väder – ja till och med stiltje i 36 timmar! *Gladans* hela besättning hade en inbjudan till The Swedish Heritage Committee den 26 juni. Så våra dygnsdistanser på under 50 M påverkade humöret – vi ville verkligen vara i mål då. Vi tröstade oss med en framskjuten placering så här långt”.

Vi slank ur högtryckets grepp den 24 juni och dygnsdistansen blev normala 150 M. Med 246 M kvar till mål, ropades jag upp av befälhavaren på *Sir Winston* som frågade: ”Sten, are You not a gentleman?” – ”????” – But of course I am!” – ”Well, have You not heard about ladies first?” Med sin flickbesättning ville han se *Gladan* akter om sig.

Efter att ha passerat gränsen mellan Golfströmmen och den kalla Labradorströmmen, ökade vinden. Med 8 – 10 knops fart passerades NANTUCKET fyrskepp – utan att se det i tätt regn – och vi närmade oss kusten på midsommarafton den 25 juni. Fartygsintendenten plockade fram sådan mat som vi tycker hör dagen till ur sina gömmor. Åter möjade det och med 40 M till mållinjen låg vi i stiltje! Efter tre långa timmars väntan, kom vinden åter och förde oss över mållinjen kl 17 den 26 juni.

Kl 1830 förtöjde vi i Newport Yacht Club – där var *Gladan* inte störst! Vi hann tyvärr inte till den mottagning vi var bjudna till. I stället bjöd vi ombord dem dagen därpå.

Gladans femte plats i klassen gav oss ”The Florence Challenge Cup” i pris samt ett silverskepp för bästa sammanlagda – hittills – resultat i klass B1. I pokalen hade *Gladan* redan en inteckning från 1970.

Via New Haven gick vi norr om Long Island mot East River i New York. Utan besvär passerade vi Hells Gate och gick förbi FN-byggnaden för att den 3 juli ankra i The Graves End Bay söder om Manhattan.

Förenta Staternas Nationaldag 4 juli 1976

The Bicentennial – 200-årsjubileum – den 4 juli blev en fantastisk upplevelse. Dagen inleddes med att 220 seglande fartyg, med 16 råseglare i täten, lättade ankar och formerade sig för att motorsegla uppför Hudson River. ”Färdvägen var kantade av tusentals småbåtar, cirka 3 miljoner åskådare, 56 utländska örlogsfartyg – bland dem *HMS Älvsnabben* – och ett stort antal amerikanska. *Gladan* passerade *USS Forrestal* med President Ford ombord tillsammans med 3 000 hedersgäster. Senare mötte vi *USS Wainwright* med vicepresidenten ombord.

Högre upp låg *Älvsnabben* paradankrad och *Gladan* passerade på nära håll för att visa upp oss för besättning och gäster ombord och hälsade på segelfartygsmanér. Fartygschefen Kk Nils Hellström (som betecknade sig som Commander-in-Chief Royal Swedish Naval Forces in Western Atlantic – alltså *Älvsnabben* och *Gladan*) besvarade hälsningen med CM vid sin sida.

Chefen för Marinen, amiral Bengt Lundvall, inspekterade *Gladan* innan det var dags för ”Ticker-tape-parade” på Broadway med alla deltagande besättningar. CM överlämnade bland annat en gåva från Göteborgs Sjöfartsmuseum till Southstreet Seaport Museum. Gåvan bestod av den ursprungliga skeppsklockan tillhörande museisegel-fartyget *Wavertree*.

Den 8 juli lämnade *Gladan* New York och seglade till Boston genom Cape Cod Canal. Den 15 juli gick starten i Boston för fjärde och sista kappseglingsetappen till Plymouth.

Etapp 4 BOSTON – PLYMOUTH (2 745 M)

Antalet kappseglingdeltagare hade minskat till en i klass A, sju i klass B1 och ett 20-tal klass B2 samt ett antal klass C-yachter. *Gladan* fick uppdraget att vara sambandsfartyg tack vare vår dukti-

ge Gnist. Framför oss hade vi New Foundlands-bankarna, sydgränsen för isberg i juli och storcirkelnavigering över Atlanten med *Gipsy Moth V* som värsta konkurrent.

I två veckor seglade vi enligt planen genom dimmorna på bankarna och med goda dygnsdistanser. Medelfarten blev 5,5 knop och vi tillryggalade 1 967 M (ca 140 M/dygn). Från den 29 juli, med 855 M till mål, påverkades vi av ett stationärt och mycket utbrett högrtryck.



Samtidigt låg *Gladans* medtävlare och värsta konkurrenter 300 – 400 M närmare målet på andra sidan högrtrycket.

I de svaga vindarna provades flera segelsättningar, bland annat slog vi under den fisherman vi hade i reserv, på klyvers lejd. Resultatet blev en ”storge-nua” som gav extra fart i vindstyrka under 5 m/s. Sedan tryckte den ner stäven och farten minskade.

De första båtarna, klass C med spinnaker, gick i mål den 2 augusti. *Gladan* var då 526 M från målet. *Gipsy Moth V* gick i mål den 6 när *Gladan* hade 271 M kvar. Fyren BISHOP ROCK siktade vi dagen därpå och – äntligen – den 9 kl 1804 passerade *Gladan* mållinjen efter 25 dygn till sjöss och 2 960 M. Resultatet blev att *Gladan* kom på andra plats i klassen, 1 timme och 11 minuter efter *Gipsy Moth* på korrigerad tid.

Att den sista tredjedelen av Atlantseglingen blev långsam och seg framgår av dygnsdistanserna 1 – 9 augusti då vi seglade utmed Cornwalls kust: 37 M – 52 – 65 – 60 – 102 – 75 – 184 (!) – 47 – 40 = 3,1 knop. Tidvattnet påverkade framfarten, hejdade oss ostvart och hjälpte oss västvart. Landmärkena såg vi länge innan de försvann akter om oss.

Epilog

Seglingen Boston – Plymouth blev den dittills längsta för någon av skonerna och var på sitt sätt dramatisk med kappsegling i högrtrycksvindar. Under dessa omständigheter blir det långsamt och tankarna i dagboken handlar om hur att komma runt och ur högrtrycket. Väderrapporterna följde vi på många sätt. 3:O, Lars Wiggenius, som tidvis

tjänstgjort på väderskepp, kunde konsten att tyda de telegrafiskt mottagna vädersignalerna och lägga ut dem i ett manuellt väderplott sedan väderfaxen havererat. Denna etapps 25 dygn var lika innehållsrika och spännande som de övriga etapperna. Utbildning och fartygsunderhåll bedrevs samtidigt med kappseglingstaktik.

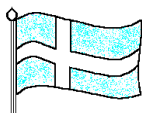
HMS Gladan utbildade 19 Rydbergselever som fick räkna dubbel sjötid enligt den modell Lars Wiggenius arbetat fram, så kallad styrd praktik. Elevernas utbildning avslutades med att ledarskap lades till i utbildningen. Under seglingen hem mot Göteborg och Karlskrona, fick de tjänstgöra som biträdande VO. Många nya upplevelser blev det: Att stå på halvdäck och följa vindens skiftningar, vara uppmärksam på roängaren, trafiken och navigeringen samt leda manövern vid genomvindsvändningar gav eleverna en ny syn på tjänsten som vakthavande befäl – nyttigt för framtiden!

När *Gladan* seglade in mot Göteborg den 22 augusti, efter drygt fyra månader, var ”hemlängtan” blåsande från stortoppen. Vi var nöjda med tre andra och en femte plats vilket gav *Gladan* en hedrande andra plats totalt. Den samlade prissamlingen är imponerande.



Det var med stolthet vi tog emot inspektionsgruppen: Chefen för Marinen, Chefen för Västkustens Örlogsbas, Direktionen för Abraham Rydbergs Stiftelse (Nils Grenander, Gillis Tempelman, Inspektör/Kommendör Bengt Hedlund), Göteborgs kommunfullmäktiges ordförande Hans Hansson, press med flera. Efter godkänd inspektion under insegling till Stenpiren, fick Rydbergseleverna sina diplom och besättningen avtackades, alla var många minnen rikare.

Seglingen till hemmahamnen gick via Malmö med en blandad besättning av några elever och deras anhöriga. ”Den 2 september kl 0430 passerade vi Karlskrona angringsboj i god västlig bris och seglade in på flaket där vi bärgade segel för sista gången. Kl 0600 förtöjde vi vid Mobkajen och resan var avslutad.”



FLAGGAN I TOPP

December

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

Januari

3 Lennart Malmström	75	S
28 John Nilsson	75	S

Februari

7 Gunnar Fröberg	80	S
13 Arne Keller	60	O
15 Staffan Ålund	70	O
17 Arvid Johansson	75	O

Mars

8 Björn A. Andersson	80	O
10 Kjell Smittberg	75	O
24 Erik Lätt	80	O
27 Ole Christansen	70	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 kalender och andra meddelanden till Gastarna.

Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befålet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20 nypan@lycos.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 32 54
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39
Lättmatros	Jaan Hansson	08-31 09 09

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestkusten	Ola Manhed	031-93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Lars-Göran Nyström Beckombergavägen 97 168 56 Bromma



Aktuella priser i slabbkistan

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

Vykorten är dubbla med fina marinmålningar och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill.

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.