



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGÄSTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 80

Nr 4

Redaktion

Lars Bergman

Ansvarig utgivare

Sten Gattberg

November

2012

KAPTEN HAR ORDET



Vestkustens Backlag har en förnämlig lokal att samlas i – Flottans Mäns Marinstuga utanför Nya Varvet. En oansenlig liten gavel möter på adressen Örlogsvägen 6. När Backlagsförman Ola Manhed öppnar dörren för ett varmt välkommen öppnar sig ett veritabelt marinmuseum!

Söndagen den 28 oktober hälsades fem av Befälet (från vänster i bild: kock, andrestyrman, lättmatros, kapten (båtsman bakom kameran)) välkomna just dit. Det blev en kväll i minnenas tecken – just så som Besättningens grundare, sjökaptan Arnold Schumburg, tänkt sig att de som seglat som Rydbergselever skulle ha det. Som det står i ändamålsparagrafen: *Besättningens uppgift är att åstadkomma ett kamratligt samband mellan i seglande fartyg utbildade sjömän och därvid uppliva och bevara minnen och*

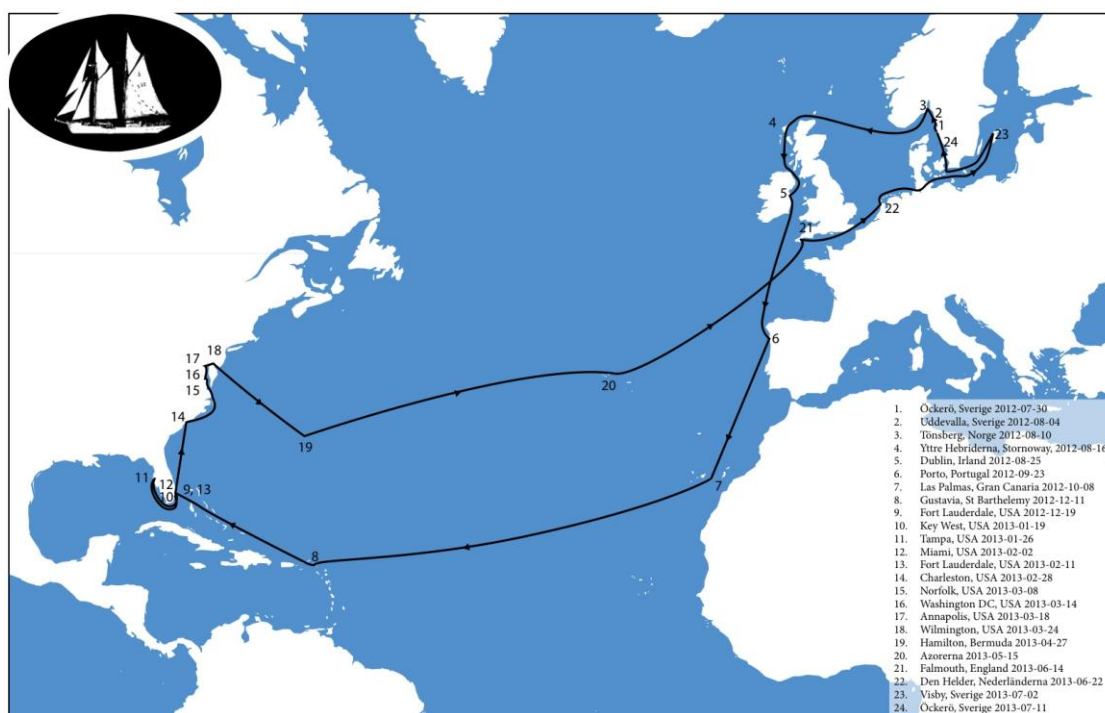
traditioner från skepp och sjöexpeditioner.

På världshaven seglar i vinter *Gunilla*, *Älva* och *Falken*. De två förstnämnda i huvudsak på invanda rutten med sina elever. *Falken* har fått ändrade färdplaner mot tidigare år: Hon lämnar i november Kanarieöarna med kurs väst för att i december besöka Saint Barthélemy, vidare mot Florida och USA:s ostkust innan kursen hemåt sätts i april med besök på Azorerna och Falmouth. Hela färdplanen finns på <http://blogg.forsvarsmakten.se/gladanochfalken/>

Befäl, instruktörer och även elever som fått sjömanspraktik i seglande skolskepp, 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 – Gaster att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.**

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

Sten Gattberg



HMS FALKEN

Utbildningsexpedition 2012 – 2013

Här kommer den fristående fortsättningen på Ragnar Westblads seglats 1992.

FALKENS UTBILDNINGSEXPEDITION 2012-2013

Rym ut! Nu är det dags för Marinens segelfartyg att korsa Atlanten igen.

En av Ragnar Westblads erfarenheter från 1992 var att beslutet för seglationsplanen skulle komma tidigt. Så blev det denna gång.

Skämtsamt kan man säga att planeringen pågått sedan *Falkens* förra Atlantkorsning 1992. Det finns

väl alltid en strävan hos alla sjömän att spänna bågen, att se vad som finns bortom nästa hav och land.

Mer handfast påbörjades planeringen för den seglationsplan vi är mitt uppe i nu, förra året (2011). Marininspektören (MI) och chefen Sjöstridsskolan (CSSS) gav C Skonertdiv (undertecknad) i uppdrag att ta fram ett förslag till färdplan med hamnar på USA ostkust, anpassat till de elevperioder och ingångsvärden som fanns då.

Förberedelserna har varit, och är, ganska omfattande men inte komplicerade. Idag förväntas allt kunna kommuniceras dygnet runt. När en del av er läsare gjorde sina resor på skonerna eller andra fartyg fanns inte internet, satellitkommunikation etc. Det gjorde säkert en del saker enklare. Det som inte

gick att lösa via radiohytten fick lösas vid ankomst. En gång försvann ju till och med *Gladan* i Engelska kanalen ett par dagar. Det skulle dagens unga sjömän inte kunna tänka sig, gissar jag.

En stor skillnad från 1992 är att vi inte har några sponsorer eller direkta kopplingar till andra intressenter. Expeditionen är som vilket annat år som helst på skonertdivisionen. Vi har samma kategorier av elever över tiden, bara lite mer vidsträckt färdplan.

Den fastställda färdplanen finns på vår blogg <http://blogg.forsvarsmakten.se/gladanochfalken/> och även som vinjett här ovan. Vi ser alla fram emot att besöka St Barthélemy som blir första hamnen på andra sidan. Jag har själv besökt ön 2 ggr med HMS *Carlskrona*, 1986 och 1999. Att *Falken* var där senast 1992 med Ragnar Westblad och Co har ni alla läst om tidigare. Senast Marinen var där med ett fartyg var 2003 då *Carlskrona* besökte St Barth (FC Erik Thermaenius).

Nu är det dags igen, det blir 20 år sedan för *Falken*. Som en liten extra festlighet har ett antal personer med Erik Thermaenius i spetsen organiserat ett långtidslån för St Barth. Lånet består av två gamla kanoner som Marinmuseum i Karlskrona renoverat upp och skickat sjövägen till St Barth. Syftet är att byta ut två gamla plastrepliker mot riktigt gjutjärn. Sveriges ambassadör m.fl. kommer att närvara vid en ceremoni vilken kommer hållas vid *Falkens* besök på ön i december.

Eleverna som mönstrar på i Las Palmas den 16 nov är 20 st. kadetter. De har då avslutat sina teoretiska studier på Sjökrigsskolan (SSS) i terrester- och astronomisk navigation, distansberäkningar och tidvatten. För drygt ett år sedan seglade de 4 veckor på skonerterna och genomförde ”standard-sjömanskaps-utbildningspaketet”. Tiden därefter har eleverna varit på skoldivisionen, Linnéuniversitetet i Kalmar och som sagt SSS för mer teoriutbildning.

Perioden från 16 november till den 20 december blir en slags praktisk examen för de 20 eleverna. Kadetterna kommer ta *Falken* från Las Palmas till St Barth och vidare till Fort Lauderdale. Eleverna gör ”allt”. De kastar loss, gör säkerhetsanalyser, sköter sambandet, sätter segel, håller föredrag av olika slag m.m. Det stora arbetet består i att färdigställa en besticksjournal som varje elev skall lämna in till vår navigeringsofficer, Carl-Johan Ekholm, som godkänner den innan periodens slut. Det är en vidareutveckling av konceptet operatörskadetterna gjorde på *Carlskrona* 1982-2005. Ombord på skonerterna används allt arbete och positioneringar i fartygets bestick över tiden. Självklart kommer *Falken* endast att positioneras med hjälp av olika

astronomiska observationer och död räkning under Atlantpassagen. Vi får se om vi träffar rätt ö.

Under perioden i januari 2013, Florida runt, utbildas elever från Törnströmska gymnasiet i Karlskrona. Det blir elever från alla årskurser ur programmet med sjöfartsinriktning. Eleverna läser till motsvarande matros eller motorman. SSS har ett väl etablerat samarbete med Törnströmska sedan flera år tillbaka. För skonertdivisionen har det varit mycket värdefullt att få utbilda dessa elever. Det har bidragit till att vi kunnat hålla en hög kompetensnivå hos båda fartygens nyckelbesättningar. Vid denna period är det *Gladans* nyckelbesättning som är ombord i *Falken*. Fartyget *Gladan* ligger samtidigt på Öckerövarvet och blir ompysslat. *Falkens* besättning får ut lite ledighet under perioden.

I februari byter vi tillbaka och *Falkens* besättning är åter ombord för att ta emot nya elever. De kommer från Strömstad gymnasium som också har ett väl etablerat samarbete med SSS. Eleverna studerar ett program som kallas för ”förberedande sjökaptan”.

Gladans besättning påbörjar samtidigt riggning av *Gladan*, efter lite välförtjänt ledighet.

Strömstads eleverna kommer ta *Falken* nordvärt upp längs amerikanska östkusten till bl.a. Norfolk, Annapolis och Washington DC. Vidare mot svenskbygden Wilmington där perioden slutar och eleverna mönstrar av.

Eftersom Transportstyrelsen godkänt skonerterna som praktikfartyg blir tiden ombord extra värdefull för samtliga elever. Tid på skolfartyg i oceanfart är mycket värdefull för eleverna. Några av tidigare års skonertelever studerar nu vid Linnéuniversitetet i Kalmar (Sjöbefälsskolan i Kalmar är numera en del i Linnéuniversitetet) eller på Chalmers, flera är i marinen.

Forsvarsmakten har också i uppdrag att stödja Bernadottegymnasierna i Sverige. Det finns tre skolor totalt, i Stockholm, Göteborg och Malmö. De skickar elever till Wilmington som tar *Falken* vidare, via Bermuda till Azorerna. En riktig atlantkorsning och eleverna får rätten att bära röda byxor kanske? Bernadottegymnasierna fokuserar extra på elever som är intresserade av ”uniformsyrken”, bland annat.

På Azorerna kommer elever som just avslutat sin grundläggande militära utbildning (GMU). GMU är det som ersatt värnpliktens ”gröntjänst” och är inkörsporten för alla som skall vidare i Forsvarsmakten. 3 månader på någon utbildningsplats i Sverige, exakt lika i flygvapnet, marinen och armén. Just våra elever kommer från januari-inrycket i Karlskrona. Efter GMU och sjömanskapsutbildning fortsätter eleverna på olika yrkes- och befattningskurser i land, längden på utbildningen kan skilja lite

men ca 8-12 veckor för de flesta. Därefter kommer de ut på stridsfartygen som anställda sjömän i befattning.

GMU-eleverna mönstrar av i Falmouth (eller annan lämplig hamn) och lämnar plats för ca 20 elever från Sjövärnsskåren (SVK) och 6 från Bernadottegymnasierna.

Dessa elever har just påbörjat sitt sommarlov. Första hamnen blir Den Helder i Holland som arrangerar "Sail Den Helder" vilket förväntas bli en stor marin tillställning. Det kan vara så att vår egen marininspektör, konteramiral Jan Törnqvist, kommer på besök i Den Helder. *Falken* tar sig vidare upp genom Kielkanalen och längs svenska kusten till Visby. Ett kort stopp där och sedan tillbaka längs svenska kusten mot Göteborg och Öckerö där *Falkens* expedition 2012-2013 tar sommarpaus.

Efter 2013 års sommarledighet och underhåll har *Falken* en elevperiod kvar. Det blir i september med elever ur marinens specialistofficersprogram. Avslutningsvis i oktober blir det avriggning och senare vinteröversyn på Öckerö. *Falkens* expedition 2012-2013 är därmed slut.

I planen, vid denna tid, är *Gladan* på god väg mot nya äventyr....

Utbildning och verksamheten ombord idag

Idag utbildar vi operatörskadetter, specialistkadetter, blivande anställda sjömän (de som gjort GMU), Sjövärnsskåren, Bernadotteelever, elever från sjöfartsgymnasier och några "vanliga gymnasister" varje år. Försvarsmakten har också i uppdrag att stödja Sjöfartens utbildningsinstitut (SUI). SUI skickar däck-, kock- och maskinelever till skol- och skonertdivisionen när vi har "tomma bingar".

I grunden ligger ett fyra veckors utbildningspaket för de flesta elevgrupperna. Ganska ofta får vi ombord elever som varit hos oss tidigare, t.ex. en kadett som varit i SVK, och därigenom varit elev på skonerterna. Det gör att vi hela tiden utvecklar utbildningen ombord och försöker hitta nya saker att lära de som kliver över landgången.

Det mesta finns kvar sedan gammalt men precis som övriga samhället har skonerternas verksamhet och utbildning utvecklats. I vårt fall mot de behov och krav sjöstridsförbanden ställer. Skonerterna tillhör numera SSS vilket är mycket bra. Vi är nära den chef som sammanhåller "sjömansutbildningen" i marinen. Det är viktigt att utbildningen svarar mot de krav som ställs ombord på stridsfartygen. För de yngre eleverna är själva tillvaron, och uppträdande ombord, en stor del i utbildningen, som det alltid har varit. För de äldre är navigation och manöver en del att utvecklas i.

Nyckelbesättning, underbefäl, officerare, anställda sjömän, kvinnor ombord.

Allt sedan 1946 har det funnits olika konstellationer i det vi kallar nyckelbesättningen. Fram till 2010 hade vi värnpliktiga kockar och en timmerman. Under 80- och 90-talet har det funnits värnpliktiga med befattningar som eldare, snickare, målare o.s.v., allt beroende på tillgång. Vi tror att rekordet är 9 st i den nuvarande "nyckelhytten" med 6 fasta kojor och därmed 3 hängbingar. Det blev trångt just det året. Hugo och Nils (hovmästarna) försvann på 90-talet precis som de flest "ekonomimän" i flottan (försvarsmakten).

Fr.o.m. 1/1 2013 har vi en grunduppställning ombord enligt följande:

En köksmästare, två kockar, en timmerman och 3.skepparen som är anställda sjömän. FC och sekonden är officerare som det varit sedan 1982 (OF).

2.officeren, 3.officeren, brassen (maskinchefen), 1.skepparen och 2.skepparen kommer vara något som heter "Other Ranks" (OR) eller specialistofficerare som det heter på svenska. Förkortningen OR används dock i Sverige också. Det innebär att ett stort antal av dagens officerare skall (frivilligt) galjoneras om från OF till OR. Något liknande det som gjordes 1982 fast tvärtom.

För skonerternas del, och sannolikt hela flottan, är det en stor förbättring att ha 12 st sjömän och befäl ombord över tiden. Fartygen och utbildningen förbättras hela tiden. Att få behålla större delen av besättningarna och endast ha enstaka byten gynnar alla. Både personal och verksamhet.

Till vår stora glädje har vi flera kvinnliga medarbetare på divisionen. Vem kunde för några år sedan tro att 1.skepparen på *Gladan* skulle vara en kvinna? Det har vi idag, mycket bra.

Säkert förlorar vi/Sverige annat på avskaffad värnplikt men det är en annan diskussion.

Följ oss på bloggen, vi ses där!

Jerker Schyllert
DC/FC Fak

Vem vet bakgrunden till historien om att sjömannen får bära röda byxor efter att ha korsat Atlanten? Ett bra och trovärdigt svar, gärna med källhänvisning, belönas med ett fint Falken-pris! Skriv till redaktören för Skeppsorder som förmedlar.

KALENDARIUM

| | |
|------------------------------|-------------|
| Backlag Vestkusten | 25 november |
| Backlag Ostkusten | 26 november |
| Backlag Ostkusten | 21 januari |
| Manusstopp nästa Skeppsorder | 1 februari |
| Backlag Ostkusten | 18 mars |

FLYING CLIPPER / SUNBEAM SISTA RAPPORTEN

Just när Skeppsorder 3/2012 gick ut i distribution kom ett meddelande (11 sept) från vår kontakt, Lt.commander Nikolas Bekiaris i Aten.

Vårt fina gamla skolskepp har nu förflyttats till det flytande marina museet i Trocadero 5,5 km rakt öster om inloppet till Pireus hamn. Hon ligger där tillsammans med några andra berömda grekiska fartyg bl a slagskeppet *Georgios Averoff* och fregatten *Velos*.

En tid framöver kan allmänheten bara bese henne från land men det lär skola gå att organisera gruppbesök ombord efter hänvisning till museets administration.

Alltsedan min första rapport i Skeppsorder 3/2003 har från tid till annan foton på fartygets tillstånd skickats upp från Salamis där hon legat de sista 10 åren. I början visade dessa bilder djupgående förfall (3/2004) som bibringade tittaren en uppfattning om att upphuggning var nära förestående men så småningom kom positivare signaler och bilder. Hoppet att hon skulle komma under segel ännu en gång växte. Den stora ekonomiska konvulsionen i Europa och i synnerhet i Grekland släckte hoppet. Hon skulle nu bli ett flytande museum. Skrovet ändrades exteriört och blåstes rent interiört. Bryggan akter har försvunnit, nedgångskapparna i mahogny är borta och har ersatts av manhål med karmar och luckor i stål, livbåtsdäcket är borta likaså hennes teakdäck och maskinskylightet, hon har inga segel eller löpande rigg med undantag för bommaras skottaljør. Hon har fått en märklig puckel i form av en nedsänkt midskeppsbygga. Hon har kort sagt förvandlats till något annat, till *Eugenios Eugenidis*, en kal och stum reminiscens av ett en gång så vackert och levande väsen. Hon är inte "vårt" skepp längre. Vi har i Riobesättningen diskuterat ett besök men flera av gubbarna menar att det sannolikt skulle vara smärtsamt att återse henne så vi har – åtminstone tillsvidare – inga planer på att åka ner.

Med detta aktstycke har jag lämnat 10 rapporter under de gångna 9 åren. Som uppgiftslämnare har i tur och ordning commodore Georgios Stratos, commander Pantelis Maniatis och under de senaste 5 åren Lt.commander Nikolaus Bekiaris på ett för-

tjänstfullt sätt varit en ovärderlig hjälp och tillgång. Heder och tack till dem.

Detta är den sista rapporten om vårt vackraste skolskepp. Slutord om henne följer på annan plats i detta nummer.

Tom Sjöholm
Flying Clippers Riobesättning

FLOTTANS FÖRSTA TJEJBE- SÄTTNING MED HMS GLADAN 13 JUNI – 2 JULI 1982

Renskrivet från min dagbok

Ordinarie befäl ersattes med semestervikarier:

FC Sten Gattberg
1.O Bengt Malm
2.O Per Brämning
3.O Anders Wikström
Skeppare Owe Widell, Tommy Nilsson
Brass Per-Lage Segling
Instruktör Maria Björnstam

13 juni (söndag)

Redan på kvällen anländer de flesta eleverna och förläggs tillfälligt på trossbotten. *Gladan* skall få 26 kvinnliga elever (gymnasister) och *Falken* 26 manliga. Vid läggdags tassar flickorna upp till rundhusen i nattlinne (!) med tandborste och tvål i händerna. – Lätt duggregn.

14 juni

Mulnande morgon med svag N-vind. Ett filmteam (Filmia AB) embarkerar för att dokumentera flickseglingen. Utbildning enligt 1.-dagsprogram. Avgången uppskjuts till tisdag morgon p.g.a. kulingvarning. På e.m. kyligt med regn och hård vind. På kvällen mojnar det och molntäcket lättar.

15 juni

Tunna moln och vindstill. Efter många om och men kommer vi iväg 0945. Segelsättning i svag N. Slör ut till sjöss. På e.m. går vinden på SV efter att ha mojnat. Vi seglar under natten genom Bornholmsgattet.

16 juni

Under f.m. segelexercis och segling mot Ystad. Filmteamet debarkerar kl 13 med Tv 261 (Kustbevakningen). Svaga växlande vindar med sträckbog mot Mön SO fyrskepp. Vinden går på väst och vi kryssar mot fyren. Under kvällen kryss norr om Arkona (Rügen) mot Mön SO.

17 juni

Fortsatt västvind och kryss. På kvällen rundar vi Gedser och fortsätter kryssen.

18 juni

Natten med många vändningar och på morgonen passerar vi Fehmarn Belt fyrskepp. Kl 03 startar vi

motorn i den avtagande vinden för att kunna ankra utanför Kiel på e.m. I solsken paradbeslås seglen före ”rent skepp”. Bad i 15-gradigt vatten.

19 juni

Lättning kl 0700 i bleke och motorgång in i Kieler Förde med lots. Kl 0830 kommer förbindelseofficieren (FörbO) och marinattaché överste Sture Erlandsson. Kl 0930 kopplar vi med *Fak* och förtöjer vid Blücherbrücke. Musikkår på kajen och franska skonarna *l'Etoile* och *la Belle Poule* ligger för om oss. Danska *Svanen* och spanska *Arosa* ligger akter om oss. På kajens utsida ligger tyska *Gorch Fock* och belgiska *Zenobe Gramme*. Visiter tillsammans med FC *Arosa* och *Svanen*. Snabb och sen lunch. Svarsvisiter kl 16 och cocktailparty kl 1830 – 2000. Middag på Hotel Kieler-Kaufman med Boforsrepresentanten L Forslund.

20 juni (söndag)

F.m. förberedelse för officiell lunch för åtta gäster (Minister Präsident Stoltenberg, tyske CM och CKF, Örlogsbaschef, svenske ambassadören Backlund, maratt m.fl.). På e.m. bjuder ambassadören på bastu i Hotel Kaufman. Party på HMS *Londonderby*. Promenerar på stranden.

21 juni

Kl 10 embarkerar jag tyska VT *Triton* för att se på Kieler Woche-seglingarna. Kl 1530 visit hos Greville Howard i hans *Cereola* (Hallberg & Rassy). Kl 16 visit av spanjorerna och dansken. På kvällen besök i Olympia-Hafen följt av bjudmiddag av maratt Erlandsson. Tidig kväll!



Trettio år senare, tjejerna på jubileumssegling i maj 2012

22 juni

Losskastning kl 09 med 26 gäster. Svag SO. Kl 11 debarkerar gästerna och vi driver sakta mot Kieler Leuchtturm. Vinden vrider till ost (!) och vi kryssar sakta mot Fehmarn Belt. Motorgång med satta gaffelsegel och stagflock. Lä livbåt svängs in när vinden ökar. Klyvaren sätts.

23 juni

Vinden är OSO = stick i stäv och ökar medan vi kryssar mellan Rödbby och Puttgarten. Kl 07 blåser 15 m/s och vi beslutar oss för att ta ett rev i storen kl 0830. Efter 50 min är vi klara. Kl 10 börjar vinden avta. Samtidigt som vi kan ta ut slagen i Mecklenburger Bucht. På e.m. sträcker vi förbi Gedser Odde och slår ut revet. Vi sträcker mot Möns Klint. Sent på e.m. är vinden svag O och dimma kommer som en tät vägg. Vi startar motorn för att hålla tiden. På kvällen passerar vi Möns Klint och går mot Falsterbo.

24 juni

Dimman lättar vid 3-tiden, vinden S. Vi stänger av motorn och jag kryper ner mellan lakan. Kl 05 purrar 1.O mig och meddelar att vi är tvärs Falsterbo med bredflocken satt. Vi seglar med ca 6 knop (loggen trasig sedan 22 juni). Kl 0630 seglar vi in i Flintrännen i regn och dålig sikt (vi saknar Deccakort över detta område). Kl 10 ankrar vi i Lommabukten. Kl 13 lättar vi och går för motor in i Malmö inre hamn och förtöjer kl 1430. På kajen står en reparatör till värmepannan som också havererat.

28 juni (måndag)

Losskastning kl 10 med trasig radar och logg. Mulet, regndis och svag NO. Vi sätter samtliga segel utom fisherman och tar oss sakta genom Flintrännen med 12 gäster (SVK-aspiranter och sjöbevakningspersonal). Vinden avtar och vi motorseglar ner till Falsterbo rev. Kl 22 kan vi segla. Regnskurar.

29 juni

Regn när vi slår runt Kullagrund kl 02. Kl 04 motorgång. Ihållande regn. Kl 07 segling mot Ystad. Regnbyar när Chefen för Sydkustens Örlogsbas (C ÖrlB S), kommendör Lennart Forsman, embarkerar för inspektion. *Fak* båt hämtar C ÖrlB S kl 1315. Vi ligger i stiltje och gammal sjö med sydlig kurs. En svag SV hjälper oss ner mot *Fak*. Kl 15 seglar vi kurs SO och bestämmer oss för kappsegling mot Hanö. Kl 1900 har vi samtliga segel satta utom bredflock. Kl 1920 börjar kappseglingen. *Fak* vänder omedelbart undan vind medan vi fortsätter till kl 20 och försöker skära bättre med högre fart som resultat. Vi skall runda Långgrund och loggar ca 5 knop. Vi pejlar *Fak* BB tvärs med svag akterlig bäringsdragning. Vid midnatt avtar vinden och blir växlande. 3 M till Långgrund.

30 juni

Kl 0030 kommer vind från W och ger oss 3 knop förbi bojen kl 0120. *Fak* ligger ca 3 M akter om oss när vi fortsätter mot Hanö. Kl 06 purras jag av 1.O med beskedet att vi har 3 M till mållinjen och seglar med 6 knop. Kl 0710 går vi i mål med *Fak* 20 min senare. – Tjejerna vann!

Tillsammans seglar vi mot Karlshamn och kl 10 embarkerar filmteamet och C Rekrytering, Bertil

Björkman. Mest uppehåll och god W när vi seglar sydvärt utmed Skånekusten. Kl 19 rundar vi Långgrund och sätter kurs mot Karlskrona. Vinden växlar i styrka i regnbyarna. Vid midnatt vänder vi runt Karlskrona angringsboj.

1 juli

Under natten seglar vi ut och in från angöringen. Kl 0930 seglar vi tillsammans in i på "Flaket" och ankrar i Aspö Madvik i byig, frisk vind med regnbyar. Kapprodd och kappäntring mellan eleverna på e.m. *Fak* elever vinner (men tjejerna var snabbast i äntringen!). På kvällen mojnar det men det är kyligt. Skeppsafton blir lyckad och slutar inte förrän vid midnatt.

2 juli (fredag)

Kl 0630 är vi lätt och går för motor in till ÖHK där vi förtöjer kl 0715. Svärmar av "pillisar" kommer ombord. Dusch och rent skepp. Solen skiner varmt när vi mönstrar av eleverna med kram och många tårar. – Eleverna är mer än väl godkända och erfarenheterna mycket positiva!

*Sten Gattberg
FC Gad 1982*



T/S GUNILLA

Överstyrmans rapport 2012-09-29

Ankomst: Lissabon

I ett försök att följa uppmaningen om att skriva rapporter ur ett annat perspektiv än utbildningsledarens, skriver jag lite om hur det kan vara utifrån en styrmans.

Varför går man till sjöss i ett segelfartyg med 44 tonåringar vid 63-års ålder när man kan sitta hemma och klappa grannens katt? Ja, om inte annat för att vidga vyerna och få erfarenheter av en råseglare. Seglat med elever hade jag gjort förr men bara med inriktning på sjömansutbildning. Gymnasieskolans värld var inte helt okänd. Jag hade på fritiden läst in en gymnasielärexamen i Drift och Underhåll och deltagit i undervisningen på Lindholmens Gymnasieskolas övningsfartyg. Jag hade inte seglat styrman sedan -83 utan varit kapten och lots så det var med lite osäkerhet som jag mönstrade i befattningen. Gjorde jag bort mig så skulle jag svara som jungman, när Båsen fråga vad han sysslade med när

han stack ut springet i ankarklyset vid ankomst: "de ä olikastajl i olika båtar". Jag började med att läsa in "Sjömanskap för Gunilla och andra råseglare".

Efter läst befattningsbeskrivningen där det bl.a. stod att överstyrmans skall vara "befälhavarens högra hand", "ansvara för en vakt", "underhållet på däck och rigg" plus "sophanteringen ombord". Det visade sig snart att kapten Jörgen och Jan hade två händer och klarade sig utan min högra hand. Vakterna var bara rutin och det kändes snart hemtamt. Skillnaden mellan en råseglare och skonare som jag tidigare seglat i är främst att lära segelföring och att brassa/skota i olika vindförhållanden. Det lär man sig bäst genom praktisk erfarenhet. Med en kunnig bås och en bra vaktledare så skötte sig riggen, om inte av sig själv, så gjorde iallafall mitt jobb det. Återstod soporna som var helt nytt. Efter kontroll i Lübeck av den till sjöss fruktade Wasserpoltzein och en hälsovårdinspektör i Portsmouth så insåg jag uppgiftens betydelse och tar den på största allvar. Eftersom inget skräp får kastas i Nordsjön och efter alla kontroller så undrar jag vad allt skräp man ser runt våra kuster kommer ifrån.

Så var det de 44 eleverna. På nätet hade jag läst 22 sidor med förhållningsregler om vad som gäller ombord på T/S *Gunilla*. När man väl har skalat av de generationsbetingade olikheterna i vårt uppträdande och drar sig till minnes när ett befäl på 60-talet förskotterade 5 kr för att jag skulle gå iland och klippa mig (han gillade inte att befälselever hade långt hår), så uppskattar man de oftast glada och alltid artiga tjejerna och killarna och kan stå ut med en huvudbonad som är på i mässen. Visst får man tjata, skolans värld är annorlunda än de flesta arbetsplatser. På en arbetsplats brukar det räcka med att säga till en gång. De flesta tonårsföräldrar känner igen det. Tjat om att komma i tid, stå inte och ät och läs vid landgången, stå på din post och snacka inte med rorgångaren. Men som förälder får man inte alltid ett leende och ett förlåt som svar. Samtidigt så är det lite av charmen med att arbeta tillsammans med eleverna. Ingen uppställning blir den andra lik. När det verkligen gäller att segla och underhålla fartyget då är eleverna mycket bra och tar det med största allvar.

T/S *Gunilla* är vad jag kan bedöma ett väl fungerande fartyg så väl pedagogiskt som driftmässigt. Om hennes resa dit kan man läsa i Brita Malmcronas bok "10 år med världen som klassrum". Resan har inte varit helt enkel, och utan eldsjälarna med visioner och politiker som vågar hade denna unika skola aldrig överlevt. Vi får hoppas att den gamla damen, och då syftar jag inte på Brita utan på T/S *Gunilla*, inte kräver allt för dyra kostnader i framtida underhåll och att entusiasterna får efterföljare.

Resans första del bjöd på lätta vindar. Från Cherbourg blev det tuffare tag. Gropig sjö, regniga nätter

och varierande vind. Eleverna klarade det galant och står sig bra i jämförelse med andra elever som jag seglat med. I Lissabon lämnar jag och önskar alla en fortsatt bra resa. De brittiska sjömännen sa "see you in Liverpool" – om inte så kanske vi möts på Öckerö.

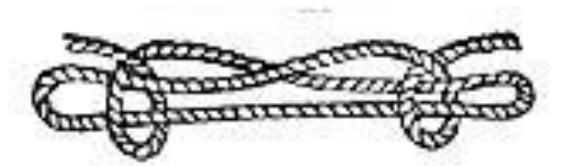
All the best!

Gunnar Tholander

I skrivande stund seglar Gunilla i Medelhavet. Planen är att via Kap Verdeöarna ta sig till Karibien och Centralamerika och så småningom hem igen över Bermuda och Azorerna. Åter till Öckerö vid midsommar.

TRUMPETEN ...

...som redaktören påstod var felritad i föregående Skeppsorder har lockat ett par gästar att inkomma med kommentarer.



En gäst, som enligt egen utsago kan slå ett trumpetstek i sömnen, hävdade att "de vertikala öglorna" var felvända. En annan gäst framförde åsikten att "de övre korsande tamparna korsar varandra på fel sida".

Hur det färdiga steket ser ut beror ju helt på hur man lägger detsamma. Olika sätt att göra trumpetsten ger således olika geometrier och det finns väl ingen anledning att döma ut något utförande som sämre än något annat, så länge det fyller sitt syfte att korta ändan och håller ihop vid dragning. Trumpetsteket på bilden uppfyller dessa krav. Vad är då felet? Jo, konstnärens framställning av tågvirket lämnar en del övrigt att önska. I övre vänstra hörnet är virket S-slaget, vid buktens högra ände övergår det plötsligt till Z-slaget! Ett inte ovanligt fel då tågvirke avbildas.

Men vad skall man ha en trumpet till? Är det någon läsare som någonsin haft användning för en trumpet?

Konsulterar man äldre läroböcker i sjömanskap finner man att steket rekommenderas för att förkorta

stängbarduner och stag då stänger revas för att minska det krängande momentet. Denna upplysning hänför sig naturligtvis till den tid då stående rigg var av hampa.

Sam Svensson skriver i *Handbok i sjömansarbete* att trumpetsten lades "på undersegelsgårdingar av manila mellan ledblocket i märsen och klapplöparblocket för att dels kunna ersätta vad som slets ut vid gårdingens fastsättning i seglet och dels få gårdingen att räkka i däck, när seglet slogs ifrån." Svensson beskriver även användning på kolgölingar.

Clifford W. Ashley påstår att steket är användbart vid hängning från rånock. Då ersattes ett av halvslagen med en najning av garn som slets av då denna vid halning nådde ledblocket vid eselhuvudet, varvid steket kollapsade och delinkventen föll fritt ett stycke för att därefter stoppas upp med knyck. Denna knyck tillsammans med en omsorgsfullt placerad hängningsknop resulterade i "the sidewise jerk, which is one of the refinements of a successful hanging"; allt enligt Ashley.

Ytterligare en användning sägs vara då man skall fira sig ned från en höjd och samtidigt önskar få med sig linan när man är nere. Då lägger man en kort trumpet högst upp och kapar sedan den bukt som ej bildar något av halvslagen. Väl nere är det sedan bara att ruska i linan så lossnar den. Men det gäller att fira sig ned lugnt och utan knyckar!

För egen del har jag funnit användning för trumpet i min segelbåt. Mesanseglet är försett med en nedhalare permanent knopad mellan fall- och halshorn. Då seglet revas blir ju nedhalaren för lång och då kommer trumpetsten till sin rätt. För att lätt kunna anpassa längden och slippa najningar använder jag den skaksäkra varianten som visas till höger. Resultatet blir något klumpigt men det fungerar bra på en klen lina.



Läsarna uppmanas skriva till redaktionen och berätta om era trumpetfarenheter!

Lasse Bergman



Briggen Gerda, nu under finsk flagg, liggande vid Vedkajen i Helsingfors, november 2012



ETT SKOLSKEPP PASSERADE

Jag stod i solskenet på Öns sydspets vid Limhamn utanför Malmö. Det blåa Sundet glittrade i det klara ljuset och Köpenhamns skyline avtecknade sig tydligt i väster. En märklig formation nere i sydväst, bortom Drogdens fyr, fångade mitt intresse. Det såg från början ut som ett patriarkalkors i gruppering med två efterföljande stänger. När formationen kom högre över horisonten klarnade bilden. En stor segelrigg närmade sig.

Riggen och ett vitt skrov frigjorde sig efter hand mer och mer från den blåa horisonten. Skeppet girade upp i Flintrännan och lade kursen mot Malmö Redd. Fram trädde försegel, råsegel, gaffelsegel, toppsegel och ett skrov som fick mig att glömma andas en stund. Solen smekte de fyllda seglen och bogvattnet lekte runt en makalöst vacker klipperstäv. Hon var själva inkarnationen av hav, storm, stiltje, passadvind, piskande regn och sol-dränkta stränder. Äventyret sjöng om henne. Vid Malmö Redd girade hon upp, råseglen gigades, förseglen rasslade ner, toppseglen togs in och gafflarna sänktes i samma vinkel och takt. Små vita figurer klängde runt i hennes rigg.

Jag kastade mig på cykeln och flängde i rasande tempo in till Malmö. När jag passerade Suellsbron syntes hon ute vid Smörkontrollen. Hennes smäckra master reste sig upp högre än Smörkontrollens tak. Det slanka skrovet hävde lite mot hammarbanden. Väl framme läste jag hennes namn: Flying Clipper. Åh, F-L-Y-I-N-G C-L-I-P-P-E-R ..., vad gömde sig icke i ett sådant namn?

Ett år senare mönstrade jag på för den s.k. Rioresan.

Hennes historia är känd. Hon har gjort en lång resa under olika herrar.

Den 4 september 1929 kom hon från Skottland under den stora depressionen. Hon fick namnet *Sunbeam II* efter sin föregångare *Sunbeam*.

1939 tog brittiska amiralitetet över henne och använde henne som moderfartyg till en kustflottilj av patrullbåtar stationerad i floden Helford i Cornwall.

1946 köpte Rydbergska Stiftelsen henne och drev henne till 1952 under namnet *Sunbeam*.

1955 köpte direktör Einar Hansen i Rederi AB Clipper Line henne. Han gav henne bl.a. en ny byggnad i aktern innehållande kommandobrygga, lektionssal, navhytt, telegrafhytt och nedgång till akterhytterna. Clipper Lines fartyg bar tillnamnet "Clipper" som andranamn. Hansens klenod fick namnet *Flying Clipper*. 1959 gjorde hon sin sista

resa som skolskepp och fram till 1965 gick hon i charter i Medelhavet.

1965 köpte grekiska marinministeriet henne och döpte henne till *Eugenios Eugenides* efter en donator. Hon slutade segla 1989.

1995 gavs hon till kulturministeriet. Hennes förfall var redan på gång. Underhållet var eftersatt sedan 1976.

2002 överfördes hon till den grekiska flottan och en grym renovering påbörjades.

2012 var hon klar och ligger nu som museifartyg i Trocadero Phaliro, en förstad till Aten i närheten av Pireus.

Hon har således varit engelsman i 17 år, svensk i 19 och grek i hittills 47.

Hennes resa har på det hela taget varit lyckosam. Hon klarade en beskjutning under kriget. Lagningarna av kulhålen kunde ses i hennes akterspegel. Hon har burit sina olika besättningar i alla väder tryggt och säkert. Hon gav oss skrämselflicka när signaler kom som tydde på att hennes skrotning kunde vara förestående men hon överlevde och nu är hennes långa resa slut. Må hon vila i frid!

Som hennes 2:e styrman från Rioresan, Sture Nachtweij, så profetiskt sa när han fick besked om finalen: "Nu kommer hon att överleva oss alla!"

Dock inte som "vårt" skepp, får man tillägga.

Hon har betytt mycket för oss som seglat i henne, både individuellt och för oss alla på vår fortsatta väg genom livet. Det märks när man träffar gästur hennes förgångna. Vi kommer aldrig att glömma dagarna under hennes segel, äventyret det innebar att följa med henne till fjärran länder och det fina kamratskap hon skapade. Kanske kan vi aldrig riktigt ta in den fulla vidden av vad hon betytt och betyder för oss, kanske skall vi aldrig riktigt förstå. Men vi kommer alltid att bära med oss bilden av henne som en tid och en händelse, en påminnelse om att livet en gång rörde vid oss.

Vi skall minnas

- det smäckra skrovet och de slanka masterna
- seglen som svällde ut över oss
- dånet i seglen vid överfallsvind.

Vi skall minnas

- det mullrande bullret under peket i grov atlantsjö
- det stilla sorlet därunder i smult vatten
- slagen i sidan när brottsjörarna träffade.

Vi skall minnas

- doften av tjärad hampa nere i kabelgatt
- doften av hampa, lin och bomull nere i segelkojen
- doften av nybakade bullar från byssan.

Vi skall minnas

- darrningen i ratten när vi red på en medsjö
- klucket i rännsten när vi hade lä reling i vattnet och god gång
- skyddet under båtdäck i sol och regn.

Vi skall minnas

- vindens trummande i riggen
- saltet på skott och relingslister
- morgondagens blänk på teakdäcken.

Vi skall minnas

- seglens skuggspel på däck
- masttopparnas bågar över himlavalvet
- kölvattnets lek under akterspegeln.

Vi skall minnas

- stunder av förbannelse och stunder av förtröstan
- stunder i Jacobs lejdare i alla sorters väder
- stunder av fröjd i nätet under peket.

Vi skall minnas!

Jag har letat efter ett passande marint poem som avslutning på detta avsked utan att finna något men Hasse Alfredssons ord till Monica Zetterlund vid hennes begravning är så goda som något:

Så länge vi finns skall vi minnas.

Du finns inte längre.

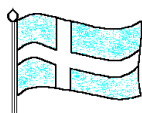
Men för oss skall du alltid finnas.

Tom Sjöholm

Skolskeppet Sunbeam/Flying Clippers besättning



Ett skolskepp passerade



FLAGGAN I TOPP

December

| | | |
|-----------------|----|---|
| 18 Per Folmer | 75 | V |
| 22 Joakim Weyde | 70 | O |

Januari

| | | |
|------------------------|----|---|
| 2 Stephan Gyllenhammar | 70 | V |
| 7 Edmond Ericson | 75 | V |
| 18 Diedrik Taube | 75 | O |
| 19 Werner Schubert | 65 | O |
| 25 Thore Söderqvist | 70 | O |

Februari

| | | |
|---------------------|----|---|
| 11 Erling Rasmusson | 70 | S |
| 16 Sture Nachtweij | 80 | S |
| 26 Yngve Patriksson | 75 | V |

Mars

| | | |
|---------------------|----|---|
| 13 Vincent Granholm | 85 | V |
| 13 Lars Wihman | 70 | O |
| 17 Claes Boström | 80 | S |
| 24 Lars Wallin | 90 | 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 Gästarna.

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 | Lars-Göran Nyström | 08-37 76 20 nypan@lycos.com |
| Båtsman | Lennart Stenberg | 08-704 32 54 stenbergs@comhem.se |
| Kock | Gösta af Klint | 08-731 90 54 gafklint@msn.com |
| Matros | Ludvig Thoursie | 08-660 21 39 lthoursie@gmail.com |
| Lättmatros | Jaan Hansson | 08-31 09 09 021138772@telia.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 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:- |

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgästarnas 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.