



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 82

Redaktion

Ansvarig utgivare

Februari

Nr 1

Lars Bergman

Sten Gattberg

2014

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

I Instruktion för Besättningen Rydbergsgastarna står i § 1 punkt 2: *Besättningens uppgift är att åstadkomma ett kamratligt samband mellan i seglande fartyg utbildade sjömän och att därvid uppliva och bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner.*

Det löser Gastarna oftast genom Backlagsträffarna. Vid några tillfällen har det varit mer sjögående som när *Gladan* och *Falken* återbemannats med erfarna sjömän – Gastar. Forna besättningar kan också samlas till återträff för att minnas episoder från en expedition.

En sådan återträff aviseras nu av besättningarna på *Gladan* och *Falken* 1954-55 – ett 60-årsjubileum! Hedersstyrman/Jubelgasten Åke Kindstedt och Jubelgasten Kjell Smitterberg är sammankallande. Det var den tredje vinterexpeditionen med Rydbergselever och är väldokumenterad i boken ”Marinens Skonerter – De första femtio åren med *Gladan* och *Falken*”. Återträffen är planerad till 9 – 12 september 2014. Jag hoppas att Gastarna får ta del av resan med erfarenheter och minnen vid kommande Backlag!

Den första vinterexpeditionen 1952 – 53 var ”som en förlängd provtur med Rydbergselever” och seglingen med *Falken* gick in i Medelhavet och ner till Casablanca. Med positivt resultat fortsatte samarbetet med Marinen

1953 – 54 och nu med båda skonerna. Rydbergseleverna mönstrade på i Cadiz från *Älvsnabben*. Kursen sattes mot Västindien. Jul och nyår firades på Barbados. Nästa vinter, 1954 – 55, gick också till Västindien med *Bridgetown* för julfirande. Vintern 1956 – 57 (ingen vintersegling 1955 – 56) fick avbrytas i Cadiz. Sedan dröjde det till 1976 och 1992 innan Rydbergselever åter bemannade skonerna. En av skonerna vinterseglar växelvis sedan 2011 med Marinens kadetter omväxlande med civila skolelever.

Kontakterna med ”våra” utesejare, *Gunilla*, *Älva* och *Gladan* är goda. De förstnämnda seglar sin årliga rutt medan *Gladan* ånyo seglat över Atlanten med Marinens kadetter. Nu är elever från Törnströmska gymnasiets sjöfartsprogram (Karlskrona) seglandes runt Florida. Elevbyte innan kursen sätts ostvart med beräknad hemkomst i maj.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gas-tar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert de som är behöriga att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

INBJUDAN TILL RYDBERGSELEVERNAS JUBILEUMSRESA TILL MINNET AV VINTEREXPEDITIONEN 1954-1955

Tid: 9-12 september 2014

Program:

Dag 1: Samling i Göteborg under eftermiddagen på barken *Viking*. Middag på Ruckmans restaurang, Nya Varvet.

Dag 2: Aktiviteter i Göteborg, bl.a. Sjöfartsmuseet. Kl. 18.45 avgång mot Kiel med Stena Line.

Dag 3: Ankomst Kiel kl. 9.45. Under dagen besök i hansestaden Lübeck. Kl. 18.45 avgång mot Göteborg.

Dag 4: Ankomst Göteborg kl. 9.15. Skingring och hemresa.

Nuvarande kända kostnader:

Barken *Viking* enkelhytt 895 kr, dubbelhytt 995 kr. Stena Line t.o.r. 690 kr per person i dubbelhytt.

OBS: Hustrur / nära och kära är välkomna att delta.

Detta är en INTRESSEANMÄLAN som vi ber er besvara SNARAST, dock senast den 20 mars 2014 till undertecknade.

154 Åke Kindstedt
08-647 16 41

eller

Kjell Smitterberg
08-30 92 66, 076-247 51 56

KALENDARIUM

Backlag vestkusten	prel. jan/feb
Backlag ostkusten	NY DAG! 10 mars
Manusstopp nästa Skeppsorder	28 mars
Årsmönstring	1 maj



Nedanstående manuskript av sjökapt. Sam Svensson (1896-1966) har av sonen Peter Baeling välviligt ställts till redaktörens förfogande. Manuskriptet är sannolikt aldrig tidigare publicerat. Svensson seglade vid tillfället förste styrman i Beatrice, som var på resa från Antwerpen till Adelaide, S.A., med last av silversand. Manuskriptet återges ordagrant.

BEATRICE VERSUS NEPTUN

År 1928 på resan Antwerpen – Port Adelaide på 4° Nord och 22° V föll *Beatrice* in med en dansk 3-mast skonare och mötet visade hur hon seglade i lätta vindar.

På lördagskvällen den 22 september kl 9 hade vi vänt undan vinden och lagt SVtV vart för bb halsar. Vinden var mycket svag StO med lätt skyad luft och enstaka svaga regnskuror och vi gjorde 6' till kl 11⁴⁰ em. då vinden plötsligt kom rätt förifrån skiftade till SV, helt svag så vi kommo flatt back och måste hala runt till stb halsar SSO vart hän. När vi väl kommit runt och fått satt underseglen och stagseglen hade klockan blivit omkring tolv och vinden hade dragit sig tillbaka till syd, så vi lågo ej högre än OSO½O rättvisande. Hon fick gå på styrbords halsar till morgonen. Vinden var laber med spridda svaga regnskuror och vi gjorde 17' till 4 fm (söndagen den 23) och även 17' till kl 8 fm. Vädrät klarade upp, fint och vackert med spridda stackmoln. Vinden var mycket svag. Det visste ej om det skulle bli SO passad eller om det skulle vara SV monsun och under tiden var det mest stilla. Sjön var smul med en mycket svag underdyning från SV – gammal monsunsjö. Efter 8 fm drog sig vinden ost om

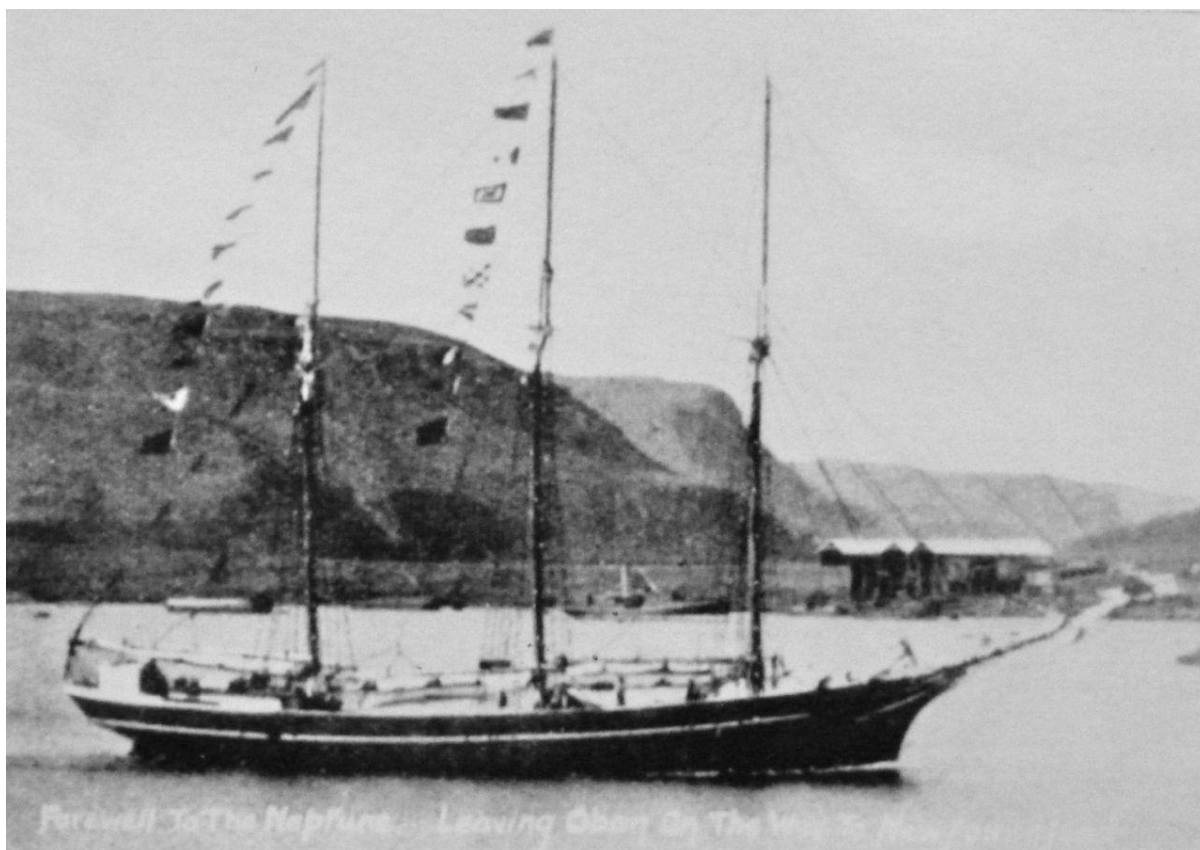
syd och kl 9³⁰ stagvände vi och lade SVtV vart för babords halsar. Vi hade då gjort 3' sedan kl 8. Vi satte alla segel och hoppades vinden skulle rymma i och bli riktig S.O. passad, men det höll sig just ost om syd, litet fram och tillbaka.

Fram mot 11-tiden fingo vi se en seglare förut på lä för stb halsar. Hon visade sig vara en liten 3mast slätskonare med rafinrå. Hon hade mesantoppsegel fast men annars alla segel på. Hon stod tvärs för vår bog och kl 12 md var hon förut i lovart ca 3' från oss. Vi gjorde 10' till kl 12 från vändningen, vinden var svag StO, bar 764 och vädrät vackert med svag SV-monsunsjö. Vår position var $\phi_0 = N 4^{\circ}19'$ $\lambda_0 = 22^{\circ}2'$ enl. vår kr. Generaldist. ö grund under dygnet hade varit S51°O 35' och vår loggade dist. hade varit 80'. Doldrumsväder.

Skonaren som tydligen var danskbyggd stod för stb halsar till kl 1 em då hon med möda stagvände mot SV sjön och lades SV vart. Hon var just då för om tvärs i lovart om oss ca 1,5' av och stävade något högre än vi kunde göra. Så fort hon kommit runt, gjorde hon klart för att signalera och hissade OZK = Timglas. Vi satte vår code på halv stång genast hennes hiss kom upp och då halade hon ned sina OZK med detsamma. Vi förstodo ingenting utan plockade fram WCX = ”signalen är ej förstådd, oaktat signalfloggorna kunnat urskiljas” och gav henne. Plötsligt gigde hon sitt stortoppsegel och firade sitt storsegel. Vi trodde först att hon tänkte sätta sin båt, som hon hade på däck under storbommen, i sjön och giggade våra undersegel och höllo close bidevind för att ej segla ifrån henne. Långt om länge kom hennes code upp på vårt WCX

och så hissade hon QZK = "Vad är Eder longitud reducerad till nuvarande ögonblick?" Vi sände upp Code över EG = 22° och då hon svarat, code över LW = 6'. Hon hade nu drivit ned så hon var på vår lovarts låring och ca 3-4 kabellängder från oss. Hon hette *Neptun* (av Thurø?) och var en vacker liten skuta, en av de där skarpa rundgattade Svendborgbygggena, som anses segla så bra. Hon var svart förstås med en gul list och det vanliga danska scrollverket på stäven. Vi sågo nu att hon höll på att reparera sitt storsegel. Antagligen hade skepparn en fix idé att han bidevind i det lätta vädret som rådde skulle segla ifrån det där stora djuplastade "järn-

packhuset" och att det passade bra att fixa storseglet medan han låg still och signalerade med henne. Men därav blev intet. Hon hissade XOR = Tackar Eder och vi hissade TDL = Tillönskar Eder en angenäm resa. Vi tänkte fråga henne varifrån och varthän, men han hade tydligen svårt med sin signalering, ensam som han var, så vi läto bli (ångrade det sedan). Så hissade han sin strutvimpel på sitt enda seinfall på mesantoppnen och vi satte ned vårt storsegel och begin på rekordtid och satte vårt gaffeltoppsegel som vi gigat upp för att signalerna skulle synas bättre.



Tremastskonaren Neptune II, fotograferad 1930 då hon lämnar Oban för Newfoundland, där hon då hörde hemma. Fartyget hette tidigare Neptun, hemmahörande i Thurø och var troligen den skuta Beatrice seglade ifrån. Byggd 1920 i Troense, såld till Kanada 1929, övergiven till sjöss 1935.

Klockan var då ungefär 2. Hon var då rätt akterut, hade sitt storsegel nere, stortoppseglet gigat och mesantoppseglet fast. Vi hade alla segel på, utom yttre klyvaren, vilken var fast. Vi hade sprängt det yttre waterstaget någon dag förut och hade det nya ej färdigt.

Dansken droppade hela tiden och omkring halv 4 em då hon satte sitt storsegel och båda toppseglen var hon 2 streck på vår lä låring cirka 2' av. Vi hade gjort 8' i S67V sedan 12^t, således cirka 4' sedan 2^t. Hon droppade akteröver hela tiden och var vid mörkrets inbrott, vid 6-tiden, 2 streck på vår lä låring, 4' av. Vinden var svag och ostadig från syd hela natten. Vi gjorde 7' i S70°V till 8^t; 10' i S62°V

till kl 12 och 4' i S62V på hundvakten, då det var stilla med lätta kårar, vacker skyad luft och svag sjögång.

I dagningen, vid 6 tiden måndagen den 24 september var hon hull well down cirka 1½ streck på vår lä låring (N50°O) ca 9' av. Vi gjorde 6' till kl 8 i S62°V och 7' i S62V till kl 12 md. *Neptun* kröp ned hela tiden under horisonten och var vid md ca 12' akterut i N60°O. Vår position var $\phi_0 = N4^{\circ}1'$ $\lambda_0 = V22^{\circ}45'$ och vi hade gjort 47' över grund i S67V och utav dessa 47 hade vi tagit 12 på dansken. Vinden var svag från syd hela dagen och vi gjorde 9' i S69V till kl 4 em; 8' i S69V till kl 8 em och 8' till midnatt i S69°V.

I kvällningen kunde vi med möda se dansken från däck i ca N65O 15'. Strax före midnatt friskade vinden något och skralnade till SSV, Vi halsade genast runt och lade SOtO för styrbords halsar. Gjorde 15' på hundvakten i S54°O. ~~Vinden möjnade mot morgonen så~~ Vi gjorde 16' i S54°O till kl 8 fm. Vinden var laber SSV och sikten mycket god. I dagningen, vid 6-tiden kunde jag med möda se dansken från mesanmärsen med vår bästa kikare. Hon var ca 20'-22' i rv N15V för styrbords halsar. Kl 8 fm kunde jag alls ej få tag i henne.

– And that's the end of her!

Om man kopplar från vårt ställe kl 2 em söndagen den 23 (N 4 18; V22 6) till vårt ställe kl 6 fm tisdagen den 25 (N 3°32'5 = 22°53'5) fås S46°V 66' vilket var vad vi kryssat upp under 40 timmar mot en svag ostadig S-SSV vind och stilla på en loggad dist av 84'. Om man antar att dansken var N15V 20' från oss blir hans ställe 3 52; l = 22°59' och hon hade under 40 timmarna gjort S64°V 59'.

S/V ABRAHAM RYDBERG OCH HENNES SISTA ELEVKULL 1939-1941

Av Stig Swahn

Andra delen

Under våren 1940 skärptes slaget om Atlanten. Ubåtskriget var ett tragiskt och skrämmande faktum. Vi drabbades av förlusten av Sails, en gång kristnad till Robert Andersson. Han hade mycket att lära ut. Tillika var han fattad och samlad i de mest komplicerade situationer. Vid ett tillfälle råkade en elev illa ut, när han föll ner från riggen och hamnade i vattnet. Sails satt på båtäck och sydde segel. Han mer anade än såg, vad som hände. På eget bevåg lossade han kryssbrassarna och gav tecken till rorsman att lova upp i vind. Det blev back i seglen. Fartyget stoppades omedelbart upp. En livbåt kom snabbt i sjön och eleven kunde bärgas, men först skulle han ha tag i sin mössa, som låg och flöt bland vågorna. Den hade blåst av honom under luftfärden ner mot havet. Pojken hostade blod ett par dagar i sjukhytten men blev fullt återställd. Sails var gammal i gamet, men tiden tog ut sin rätt. De sista dygnen vakade en man vid hans sida. Yngste eleven konstaterade att livet flytt genom att på gammalt manér hålla ett par glasögon framför ansiktet på den döende. Han rapporterade till befälhavaren: "Han andas inte längre. Det blir ingen imma på glasögonen." Vi rustade för sjömansbegravning. En säck syddes av 2:ans segelduk. Sails bäddades ner i denna, som sedan tillslöts och svenska flaggan syddes fast utanpå säcken. Vi klädde oss i rena kläder och befälhavaren, kapten

Skrivet ombord de första dagarna i oktober efter loggboken, privat dagbok och ur minnet för att visa den som care hur gamla *Beatrice* seglade i svaga variable vindar jämfört med en dansk 3 mast skonare av s.k. Svendborgstyp, som anses segla bra.

Sam Svensson

Episoden med förväxlingen av O och Q vid signaleringen är lätt att förstå, såväl bokstäverna som de hoprullade flaggorna är förvillande lika varandra.

Benämningen "rafinrå" har jag aldrig stött på tidigare. Det avser troligen en fockrå till vilken ett trekantigt "raffee topsail", hissat till stångtoppen, skotades. Har någon av Skeppsorders läsare mer information om uttrycket?

Red.

Oskar Malmberg, officierade vid båren och läste ur bibeln vad som påbudet är vid ett tillfälle som detta. Stoftet tippades i havet. Vi satte åter kurs mot resans mål och livet gick vidare.

I början av april visste vi inte, vart vi skulle hän. Tills vidare var det Bergen, men vi fick hålla oss "midwaters", som termen ibland lyder, och avvakta. Den 9 april gick tyskarna in i Norge. Ingen mening för oss att sätta oss nakna i en myrstack. Till slut fick vi order om att sätta kurs till närmsta amerikanska hamn. Det blev New York. Nu fick vi verkligen vädret på vår sida. Från ungefärlig position Färöarna till Ambrose fyrskepp gjorde vi resan på 18 dygn. En fantastiskt kort resa med tanke på att så här års borde det vara västliga, hårda vindar. Vi hade växlande och därtill en del ostliga vindar i stället. Livflotten, som timmerman snickrade till i Barbados av några tomfat och bräder, gick vi numera mest och flinade hänfullt åt. Den kom dit som något slags moraliskt stöd för att stävja den förhärskande oron, som rådde till följd av aktiviteterna runt om oss. Som tur var, hade vi inte den bittersta aning om vad som verkligen hände. Vi hade bara det spännande äventyret Amerika, "Biggest in the world!" framför ögonen. Amerika, gangsters och fordbilar hade vi bara läst om. Vid Nantucket mötte vi den första konvojen av handelsfartyg på väg österut. Ett 50-tal fartyg räknade vi till. Närmare den amerikanska kusten blev det livligare både till havs och uppe i luften. Ännu vid denna tid, 1940, var det högst ovanligt med segelfartyg. I synnerhet då square-riggers. Olika tidningar hade sina egna flygmaskiner med fotografer och reportrar ombord. En lågsniffade över masterna och tjoade i sin högtalare om "skoal" och "smoergoasboard". Vi undrade

förstås, vad han yrade om. Någon tydde det som skål och smörgåsbord. På världsutställningen 1939-1940 i New York hade Svenska Paviljongen en restaurant med ett hiskeligt stort smörgåsbord, där halva cirkulära bordsskivan passerade köket för ständig påfyllning till nyfikna och hungriga gästers belåtenhet. Det finns inte något adekvat uttryck på amerikanska för smörgåsbord, så får väl detta svenska ord amerikaniseras på något sätt. Det lät roligt i våra öron, när vi först hörde det.

Lotsen kom ombord vid Ambrose lotsuppassning för att lotsa oss uppför Hudsondeltat till The Battery på New Jersey-sidan, där vi klarerade in i vanlig ordning. Immigrantmyndigheter, tull och sundhetspolis har alltid varit noggranna i USA. De senare var ytterst noga med att göra sig underrättade om vi bar på veneriska sjukdomar eller inte. Den där personliga integriteten hade vi som sagt förlorat för länge sedan. Här fick vi helt sonika hissa ner byxorna och visa vad vi eventuellt hade, eller inte hade. Till allas belåtenhet kunde vi senare hala den gula signalflaggan "Q", som betyder "Mitt fartyg är smittofritt. Jag vill ha förbindelse med land." Signalen är internationell. Så länge den är hissad får ingen annan än sundhetspolisen borda fartyget. Lotsen undantagen. Eftersom lasten från BA var menad för Malmö, gällde det här att få en intresserad köpare. Det kunde dra ut på tiden. Fem veckor låg vi på floden och beundrade New York med dess skyskrapor och den enorma trafiken av båtar från hela världen, som kom och gick i en aldrig sinande ström. Ålandsbarken *Viking* hade vid ett tidigare tillfälle ankrat upp vid The Battery utan assistans av bogserbåtar. Hon seglade upp för fulla segel, minskade dem allteftersom och till slut brassade back i och med att hon fällde styrbords ankare. Hennes ankomst och hennes manövrar väckte sådant bejublat intresse, att hundratusentals människor stannade upp i sina förehavanden på stränder och i byggnader, så att affärsmännen fick räkna med arbetsförluster på miljontals kronor inom loppet av några få timmar. Antagligen var detta anledningen till att vi fick göra vår entré mera anonymt så att säga.

Från The Battery förhalade vi till annan ankarplats, reddan nedanför 69:e gatan i Brooklyn. Här låg vi och hade det helt enkelt bra. Sommar och fint väder. Vår lön på 15 kronor i månaden förslog visserligen inte långt, men trots det gick vi i land så mycket och så ofta tillfälle gavs. Vi hade våra uniformer med gula knappar och 69:e gatan var nerlutsad av barer och restauranter. Så fort vi kom innanför dörrarna till någon av dessa krogar, blev vi bjudna på drinkar från alla håll. Amerikanerna på dessa ställen inledde alltid sin inbjudan med: Tillhör ni den där svenska råseglaren ute på floden? Vad vill ni ha att dricka? Vi lärde oss förstå, vad de pratade om något så när. Så småningom sa vi, att vi skulle i land och idka språkstudier. Det lät bättre, för vårt samvetes skull än att vi skulle gå på krogen. Vid ett tillfälle kom en elev tillbaka ombord efter att ha gjort en långpromenad på egen hand och

fullständigt slut: Det är väl i och för sig inget ont i att rationalisera, men att sätta samma namn på alla gatorna tyckte han var att gå litet för långt. Han vandrade 69:e gatan upp mot centrum. Vek in på en tvärgata där det stod "One Way" på en stolpe. Följde gatan för att se vad som fanns längre fram. Nästa gata hette också "One Way". Kanske någon form av ringlinje, trodde han. Fortsatte till nästa gathörn. "One Way". Han gick och gick. Samma upplysning: "One Way". Så småningom kom han emellertid ombord och grymtade något om "Åne Vaj". Till slut fick han sig förklarar att det betydde enkelriktad trafik. Han lär vara taxichaufför i New York numera.

Vår last hade till slut funnit en köpare i Baltimore. Vi seglade dit. Med på resan hade vi en passagerare, Sparre, som på nära håll ville se, hur det gick till att handskas med ett så stort segelfartyg som det här. Sommarfint väder och god sikt. Bra för oss och tur för honom. Vi underhöll honom med diverse övningar på däck och uppe i riggen. På däck sprang vi omkring som tränade fotbollsspelare, steeplechase, i en liggande lotslejdare. Trä på för grovt garn på en segelnål. Splitsa en kortsplits av 2" manilla. Klättra upp till röjeln och ner igen. Allt detta på tid. Dessa lekar brukar man kalla för Sargassospel. Vi seglade för tillfället i Sargassohavet. Ett mycket opålitligt hav där det under långa perioder kan vara stiltje för att sedan helt plötsligt blåsa upp till full storm. Dessa latituder kallas också för "hästlatituder". Egentligen inte för att det stundom kan bli slitsamma tag till rors och i rigg utan troligen på grund av att det händer en hel del förlisningar under kreaturstransporterna, så många hästkadaver kunde ligga och flyta omkring långa tider som stumma vittnen på vad som hänt.



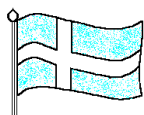
Vi fick som pris en ask raktvål med dito borste. De, som ännu inget skägg hade, kände sig oerhört stolta och manliga och också att även de en dag skulle få "hår på bröstet". Sedan vi ankrat upp i Baltimore på Potomac-floden, slog vi ifrån seglen och stuvade in dem i segelkojen. Så gör man som regel, när man skall lasta och lossa. För det första skall seglen ses över. Vidare vill man inte ha dem nersmetade av rök och damm. Det är alltid så många partiklar, som flyger omkring i luften världen över. Lossningen sköttes alltigenom av stuveriarbetare. Vi höll på med underhållsarbeten med fartygets utsida. Knacka rost är ett ständigt återkommande slit. Men det är också ett ständigt gnäll från stuverifolket, som blir irriterade av detta buller. De kan nämligen inte höra vad signalmännen uppe vid lastluckan har att meddela. Det kan vara varningsrop, om inte annat. Säkerhet i arbetet framför allt. "Safety First" med andra ord. Vi gjorde en utflykt till den "Okände soldatens grav" och till museet med kanoner och tanks från första världskriget samt föll vi i beundran av Charles Lindberghs *Spirit of St Louis*, den lilla flygmaskinen han 1927 flög över Atlanten i med sin katt och ett paket smörgåsar. Efter "utlossat" gick vi in i torrdocka för bottenbesiktning och bottenmålning. I botten på en båt hinner mycket växa av allsköns undervattensvegetation inom loppet av några få månader. Det är vanligt att göra rent, skrapa och måla minst en gång om året. Inte så mycket för fartygsplåtens bevarande som för att minska fartmotståndet. Rik växtlighet kan dra ner farten upp till 30%. På långa distanser utgör detta en väsentlig ekonomisk förlust. En del alger kallas "elefantfötter", sparrisliknande utväxter, som kan bli upp till 4 cm långa. Dessa trivs lika bra på fartygsskrov som dill och persilja i ett köksträdgårdsland.

Färgfabrikanterna världen över gör vad de kan för att få fram ett effektivt medel mot detta otyg. Man har kommit ganska långt men inte tillräckligt. När man målar utsidan, skall man se till att få så fina skarpkanter som möjligt. Längs med hela skrovet är inkörnat märken i plåten med en famns mellanrum. Mellan dem drar man en rak linje. Det gör man genom att först doppa en garnända i pulveriserad krita. Spänner den mellan två märken, tar tag i mitten och drar tråden till sig, släpper den hastigt så att den med en smäll blir av med kritan och ett rakt streck avtecknas på plåten. Sedan målar man efter detta kritstreck. Det blir snyggt, men inte pråligt. Raka skarpkanter och jämna splitsar är tecken på gott sjömanskap. Sedan vi kollat att fartyget var tätt efter dockningen, förhalade vi till Norfolk för att lasta kol. På Hampton Road ankrade vi upp i väntan på vår tur att komma till och lasta under kolsprutorna i Newport News. Det var sommar och värmeböl-

ja. 100 °F skrek man om i tidningarna. 38° enligt våra begrepp är visserligen obehagligt varmt men inte livshotande för friska människor. Om man använder en gammal urblåst segelduk, går det bra att sova på den. Den klibbar inte som vanligt sänglinne. Fungerar som ett filter ungefär. Sent en kväll fick vi ett dundrande åskväder. Blixten slog ner i stormasten och splittrade röjelstången. Ett sådant skyfall, som sedan följde, har jag aldrig varit med om. Det blev så mycket vatten på däck, att stormportarna knappt klarade utsläppen. När ovädret dragit förbi, var luften verkligen rensad. Det lukta- de friskt av ozon och temperaturen sjönk till behaglig nivå. Vi hade en del rundhult i reserv för tillfäl- len som detta. Timmerman gjorde i ordning en ny spira, som vi på gammalt manér hissade upp och riggade till på plats. Med linor, block och vana händer, var ett segelfartyg självförsörjande vad reparationer av detta slag beträffar. Det moderna tonnaget seglar under andra villkor. Men det är en annan historia.

När vi väl kommit under kolspruta, gick lastningen fort. Lastrummet fylldes på ungefär ett dygn. Det arbetades natt och dag. Många fartyg väntade på sin del av den värdefulla energi, som skulle bekämpa de blodtörstiga tyskarna i Europa. Vår last skulle däremot till Rio de Janeiro i Brasilien. Där krigade man visserligen inte, men kol liksom olja är användbart till många ändamål. Elektricitet först och främst. Vi gav oss iväg, så fort alla handlingar angående last, fartyg och besättning var avklarade och vederbörligen stämplade. Lots och bogserbåt lämnade oss på öppet vatten utanför Hampton Road. Vi satte segel och stävade rätt ostvart ut i Atlanten för att få rum sjö. Utanför Cape Hatteras, den ostliga udden av North Carolina, siktade vi en stor tankbåt. Den skulle upp till Baltimore och lossa petroleum. Vi fick höra en ganska ovanlig historia angående detta fartyg: Hon tog lots i vanlig ordning. Beräknad fart 14 knop. Det tog ovanligt lång tid att komma uppför Chesapeake Bay. Hon gjorde inte mer än 8 knop! Uppe i Baltimore ankrade hon upp och då upptäckte man att tankern hade kolliderat med en stor val. Av fartygets framfart, klämdes valen fast mot stäven. Så länge fartyget gjorde fart, hände ingenting med fisken. Det var en fisk på 75 ton, som med hela sin längd, vinkelrätt mot fartyget bromsade farten. Valen var givetvis död, när den upptäcktes. I julihettan gällde det att få bort kadavret innan det började ruttna. Sedan började den stora "festen": Vem skulle betala kalaset? Det sägs att alla inblandade tjänade på det. Advokaterna inte minst.

Fortsättning följer



FLAGGAN I TOPP

Februari

13 Kjell Wahlström	75	O
28 Ante Lindgren	75	V

Mars

3 Karl Erik Wiesenfelt	75	O
5 Magnus Drake af Hagelsrum	60	V
11 Bo Rönnerblad	80	O
15 Hans Knutson	70	S
15 Owe Wiestål	80	O
16 Sven-Erik Abenius	75	V
30 Sten von Barth	80	V
31 Göran Garmer	70	S

April

8 Anders Billström	90	O
20 Hans Lennart Sjöberg	75	O
21 Håkan Walin	75	O

Maj

3 Ingvar Benmno	50	V
14 Torbjörn Bragderyd	60	O
24 Johan Öhlin	80	O

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och backlagsförmännens arbete med att skicka ut kallelser och andra meddelanden till Gastarna.

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

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Jaan Hansson	08-31 41 55 021138772@telia.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 92 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54 gafklint@msn.com
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39 lthoursie@gmail.com
Lättmatros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu

Backlagsförmän:

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

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Jaan Hansson Karlsbergsvägen 70 A 113 35 Stockholm

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 Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

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