



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 88

Redaktion

Ansvarig utgivare

Februari

Nr 1

Lars Bergman

Sten Gattberg

2020

Claes Planthaber

Bland innehållet:

Örlogsbriggen *Falkens* öde

Wind Powered Car Carrier

Tyfon i Syd kinesiska sjön

Göteborg ska åter segla

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Ännu är det isfritt i havet runt vårt land utom längst i norr. Tidiga (alltför tidiga?) vårtecken uppmärksammas långt norrut.

Förra året högtidlighöll vi Besättningens 90-åriga verksamhet. Vi fortsätter med våra traditionella Backlag och vid Skeppsråd har vi beslutat att förlägga årets 1 maj-mönstring till Nya Djurgårdsvarvet. Vi kommer närmare Alberget och ankaret som tillsvidare är placerat på Beckholmens varvsområde. Dessutom är kommunikationerna bättre med buss, spårvagn eller Djurgårdsfärja. Kallelse kommer i nästa nummer av Skeppsorder.

I maj vill vi prova en ny aktivitet och kallar till rodd i Beckholmsroddarnas allmogeåtar från Nya Djurgårdsvarvet. Se kalendariet. Närmare information i nästa nummer.

Förra året skrev jag: ”Inom sjöfarten händer en hel del. Alltfler fartyg seglar under svensk flagg och inom transportsektorn talas det om att minska transporter på land och i stället flytta gods till järnväg och sjötransporter. För transporter till sjöss börjar många att ”tänka nytt”. Projekt för framdrivning mer miljösamt studeras och praktiseras – nu senast handlar det om att utnyttja vinden och att segla!” Som på beställning fick vi mer information på höstens Backlag då Carl-Johan Söder beskrev Wallenius projekt om vinddrivna biltransportfartyg. Läs mer längre fram i bladet.

Vid en tillbakablick på Rydbergska Stiftelsen kan man notera att Kongl. Maj:t för 170 år sedan, i maj 1850, stadfäste Stiftelsens Reglemente där det framgår att ”utbildningen är så värdefull att den ger viss förhandsrätt till inträde vid navigationsskola”. Det var ju vad donatorn skrivit i sitt testamente och blev nu verklighet – *till danande af skicklige sjömän*.

Det är inte enbart redaktören av *Skeppsorder* som lämnar bidrag – det gör även Gastarna. Mer finns säkert hos Gastarna. Leta i Era arkiv, anteckningar, fotoalbum och i Era minnen och delge oss alla Era upplevelser. Redaktören blir mer än glad för varje bidrag han får!

Trots allt högre portokostnader fortsätter vi att skicka ut tryckt Skeppsorder och samtidigt som den kommer som e-post.

Eventuell ny e-postadress anmäls till 3. Styrman/Redogöraren.

För att inte missa något av allt detta – betala mönstringsavgiften 250 kr före 30 april!

Då är Du även välkommen till Årsmönstringen! NAMN skall anges för att få Skeppsorder.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert någon som är behörig 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

Kalendarium

Ostkustens Backlag	16 mars
Vestkustens Backlag	enligt senare order
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 2/2020	27 mars
Årsmönstring	1 maj
Rodd allmogeåtar Stockholm	28 maj kl 1630, detaljer i nästa Skeppsorder

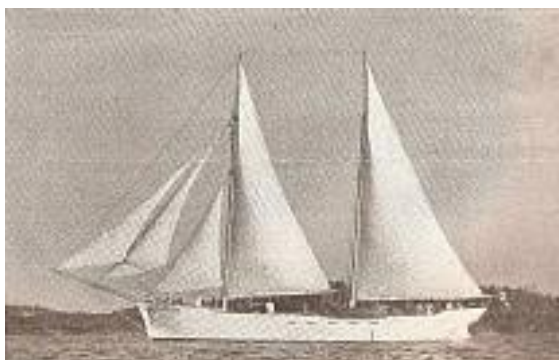
ÖRLOGSBRIGGEN FALKENS ÖDE

Den hurtfriska berättelsen om skeppsgossarna i nr 4/2019 av Skeppsorder beledsagades av foton på fartygen, däribland *Falken*. Briggen, som byggts i Karlskrona redan 1877, fick en stormig ålderdom. Sedan hon tagits ur tjänst 1943 köptes hon av en svensk privatperson. Denne sålde 1947 fartyget, för facila 8500 kronor, till tysken Ludwig Lienhard. Det var nu äventyret började.

Lienhard, som var född i Flensburg 1910, var till professionen gymnastiklärare. Han hade blivit medlem i NSDAP och anställdes 1939, efter krigsutbrottet, i Auswärtiges Amt på en avdelning för utlandspropaganda i radio. Senare befordrades han till Hauptsturmführer i Waffen-SS och hamnade i Baltikum vid "Generalkommissariat Estland". Här lyckades han få Himmler att ge estlandssvenskar en särställning som "germanska stamfränder".

1944 förhandlade Lienhard med svenska myndigheter om att få transportera estlandssvenskarna till Sverige. Man hyrde en motorskonare och svenska staten bidrog med 15000 kronor per resa. Transporterna kom igång 21 juni och skutan hann göra nio resor t.o.m. 11 september. Man hade då forslat 3335 estlandssvenskar och cirka 1000 purestländare till Sverige. Av bara farten kom en del SS-folk med, troligen mot viss dusör till Lienhard.

11 december 1944 häktades Lienhard av svenska SÄPO och internerades på Långmora. Han släpptes 23 mars 1945 och i augusti året därpå ålades han att lämna Sverige inom sex månader. Den 4 februari 1947 köpte han *Falken*. Skutan riggades ner till skonare och utrustades med en motor, som hamnade i det forna gunrummet. Enligt en osäker källa skulle ombyggnaden bekostats av Argentinas president Peron.



Falken lämnade Stockholm den 30 december 1947. Ombord befann sig då 16 nazister som passagerare. Av dessa kom två svenskar, Kurt Lundin och Hans-Caspar Kreuger, och norrmannen Einar Öisteien "Bamsen" Johannesen, från Waffen-SS. Dessutom fanns två danska krigsförbrytare, Erik Lyng-

Nielsen och Börje Spliid, och tyskargentinaren Carlos Schulz bland passagerarna.

Hans-Caspar Kreuger var född 1902 i Aringsås utanför småländska Alvesta. Kreuger hade varit frivillig i finska vinterkriget och värvade sig till Waffen-SS när Operation Barbarossa inleddes. Han genomgick officersutbildning i Bad Tölz och beordrades till SS-Panzer-Division Wiking och senare SS Panzerrenadier-Division Nordland. I april 1945 befann han sig i Berlin och hamnade i amerikansk fångenskap. Han lyckades fly och tog sig till Stockholm där han blev passagerare på *Falken* två år senare

Falkens resa följdes upp av dagspressen och fartyget kallades då ofta "spökskepp". I Kvällsposten den 4 januari 1948 kunde man läsa:

"Djup mystik omger den illa beryktade nazistskutan Falkens förehavanden de senaste dagarna, sedan den skuggats av tulljägare och polis och plötsligt dykt upp utanför Karlskrona. Här ankrade den natten till lördagen utan att anlita lots och utan att föra i örlogshammen föreskriven nationalitetsflagg."

När *Falken* fortsatte resan råkade hon ut för storm i Hanöbukten vilken resulterade i ett rigghaveri och hon sökte nödhavn i Simrishamn. Då hon anlände dit fanns redan SÄPO-folk på plats och Tullverkets TV16 förtöjdes på hennes utsida för att hindra rymning. Senare fick hon klartecken att fortsätta resan upp genom Öresund men mellanlandade i Helsingborg och Göteborg. När *Falken* anlät till Göteborg kom svensk polis ombord och anhöll en annan av passagerarna, Arthur Grönheim.

Grönheim var född 1910 i Oldenburg. Han hade varit banktjänsteman i Oldenburgische Landesbank och var gift med en svenska, Britta-Elisabeth Lindequist. 1933 hade han blivit medlem av NSDAP och året därpå anställdes i SS. 1935 hade han överförts till RSHA (Reichssicherheits-hauptamt) för spionage mot de nordiska länderna. 1940 blev han befordrad till SS-Hauptsturmführer (= kapten) och besökte i februari tyska legationen i Stockholm. Han etablerade då kontakt med Svensk Socialistisk Samling ("Lindholmspartiet").

1944 befordrades Grönheim till SS-Sturmbannführer (= major) och överfördes till Norge som ledare för SDs (Sicherheitsdienst des Reichsführer) utrikesavdelning. Som sådan hjälpte han svenska myndigheter med att i oktober 1944 få hem fyra "Warszawa-svenskar" vilka i juli 1942 arresterats av Gestapo i Polen och dömts till avrättning. Efter kapitulationen blev Grönheim arresterad i Norge, men 1947 utvisad till Sverige där hans fru vistades. Att han i Göteborg hämtades av polisen berodde på att han skulle vittna mot svenske naziledaren Sven Olof Lindholm. Som tack för sina tjänster fick han lämna Sverige och åter kliva om-

bord på *Falken* i Southampton. Grönheim med fru bosatte sig vid framkomsten till Argentina i Oberá, där det redan fanns en svensk koloni. Senare flyttade paret till Esperanza där han avled.

Troligen blev *Falkens* fortsatta resa äventyrlig för hon anlände inte till Buenos Aires förrän i juli 1948, där hon förtöjdes vid Yacht Club Argentino. Här blev passagerarna väl mottagna i det av Peron styrda landet. Men hur det sedan gick för svenskarna har jag inte lyckats få fram, med ett undantag. Hans-Caspar Kreuger startade en resebyrå, Via

Nord Scandinavia Travel Agency, i Buenos Aires. Denna ordnade resor för flera nazister som önskade sig till Sydamerika. Kreuger omkom den 15 augusti 1977 då hans bil kolliderade med ett tåg på en obebakad järnvägsövergång.

Falken omregistrerades till fraktfartyg och sysselsattes därefter som sådant i sydamerikansk kustfart. Hon lär ha förlit i Valparaisos hamn 1967.

John E Persson



Falken i Simrishamn i januari 1948, på resa Stockholm – Buenos Aires



Ostkustens Backlag 2019-11-25

Jan Berglöw och Carl-Johan Söder från Wallenius Marine berättade till bilder om rederiets planer på segelfartyg. På ritbordet finns en wPCC, wind powered car carrier, ett biltransportfartyg för 6000 mellanstora personbilar (typ Toyota Corolla). Personbilar är lätt last, d.v.s. liten vikt men stor volym. Det projekterade fartyget är 210 m långt med ett displacement på 30 000 ton. Skrovet är smäckert med en blockkoefficient på 0,5.



Skrovet är ca 20 m högt ovan vattenlinjen och försedd med fyra stycken 80 m höga (ovanför skrovet) ostagade stålmaster. Masterna, som väger ca 100 ton styck, kan roteras varvet runt och har fasta vingsegel av glasfiberarmerad plast. Trimning av seglen, eller egentligen masterna, ska skötas automatiskt. Fartyget ska kunna hålla upp ca 50° mot vinden och planer finns att segelytan ska kunna reduceras genom att de övre seglen teleskopiskt kan dras in i de undre. Segelytan är 2000 m² per mast. Man räknar med att seglen ska ge omkring 80% reduktion av bränsleförbrukningen jämfört med ett konventionellt fartyg. Resorna kommer att ta längre tid jämfört med dagens fartyg men detta ses inte som något problem. Fartyget är planerat för en fart

av tio knop, och tanken är att stötta med maskindrift då farten understiger åtta knop.

Projektet, som är ett samarbete mellan SSPA, KTH och Wallenius Marine, har fått 27 miljoner kronor i bidrag av Trafikverket. Målet är att ha designen klar för beställning om två till tre år, och förhoppningsvis ett färdigt fartyg i vattnet kanske redan 2025!?

Backlag, en grupp om i regel åtta man av manskapet i ett örlogsfartyg, vilka äter tillsammans. Ordet hänför sig till back, ett matkäril av trä som förekom i två utföranden, ett med låg kant, ungefär som en stor flat tallrik, för fläsk och kött m.m. och ett med bågformigt handtag och högre kant för ärtsoppa, gröt m.m. En backlagsförman svarade för ordningen i matlaget, en backlagsman för mathämtning och disk m.m. Den sistnämnda befattningen gällde för en vecka åt gången. Förberedelserna för en måltid, d.v.s. att ta fram matkäril, klargöra bord och hämta mat i kabyssen, kallades uppbackning, att backa upp. Matlag ombord har även gått under namnet bunkalag, av bunke, käril. (Måhlén: Nautisk ordbok. 1966)

I detta, och tidigare, nummer av Skeppsorder har vi kunnat läsa om dagens utveckling av seglande skepp för transport av gods över haven. Somliga är fullt verksamma, andra är än så länge på ritbordet. Ivern att bygga fartyg som tar vinden i bruk ökar i takt med att oljans roll för klimatförändringen blir uppmärksammasad.

Den skildring av *Gertruds* resa till Nagasaki som nu följer, visar vad alla dessa seglande nykonstruktioner och deras moderna besättningar kan komma att möta till havs. En sak är nog säker: överhandsväder kommer att bli än vanligare och våldsammare i framtiden.

Till dessa frågor hoppas vi få återkomma. Gastar är givetvis mycket välkomna att dela med sig av egna tankar och erfarenheter.

Först något om fartyget. Tremastade stålfullriggaren *Duchess of Edinburgh* stapelavlöpte 1874 vid Mounsey & Foster, South Dock, Sunderland. Hon mätte 1716 bruttoregisterton och var 79 meter lång. 21 juni samma år anmälde tidningen "The Argus" den nya fullriggarens ankomst till Melbourne och lovordade kvaliteten hos denna nya skeppstyp.



Duchess of Edinburgh i Melbourne

Icke desto mindre rapporterar samma "The Argus" att the *Duchess*, trots ett högklassiskt bygge och utvald utrustning, inte besparades det öde som flera stålbyggen drabbades av detta år. Liksom flera andra clippers som startat jungfruturen mot Melbourne överfölls hon av elementens raseri och liksom flera av dem uppvisade hon konsekvenserna av tidens beklagliga lust att överrigga och överlasta. Hon gick nästan under och måste avmastad ta sig in till Coruna. The *Duchess* bogserades tillbaka till London för reparationer och omlastning.

1896 förvärvade Bremenrederiet Carl Joh. Klingenberg fartyget och döpte om henne till *Gertrud*. En särprägel hos *Gertrud* var att hon förde ett sky-sail på stormasten, vilket då var ovanligt i Tyskland. Om fartygets resor är inte så mycket känt. Cap Hornaren Willy Mueller skrev i sin levnadshistoria att han seglade med *Gertrud* som matros från Ham-

burg till Philadelphia 1900, men måste lämnas kvar där på sjukhus.

1910 togs *Gertrud* ur tjänst och blev vrak i Holland.

Rydbergsgastarna har genom Nanna Carlstedt, representant för den nu legendariska tidskriften *Longitude*:s ägare, fått tillåtelse att i Skeppsorder publicera berättelsen om kapten Henke och hans besättning på utresa med *Gertrud* från Philadelphia till Nagasaki. Den är ordagrant tagen ur *Longitude* nr 25.

Väl bekomme!

Redaktionen

Hur kapten Henke i GERTRUD visade tänderna mot en tyfon.

Av framlidne sjökaptan H.L.Paatz

Vad är en tyfon? Ett i rummet litet, koncentrerat lågtryck som börjar vandra, ofta uppkommet i början av hösten genom stark uppvärmning av havet ost Filippinerna. Från alla håll strömmar luftmassorna till detta håll. En trattformad och allt kraftigare virvel uppstår, som med en dragning utåt och uppåt dundrar fram på en smal bana.

När man läser om en tyfon eller hör talas om den, föreställer man sig ofta ett elementens uppror, ett våldsamt och förstörelsebringande oväder. Så ter den sig också nästan alltid för fartyg som överraskas i hamn, fasta vid kaj eller ute på redan. På några få minuter raserar den vad som tagit år att bygga upp. Den skördar alltid ett stort antal människoliv och utplånar inte bara en massa kinesiska djonker utan även stora fartyg som ångare och seglande skepp.

Så snart en annalkande tyfon rapporteras, söker sig därför sjövärdiga större skepp ut på öppet vatten. För skepp som överraskas av en tyfon på öppna havet är risken inte lika stor, under förutsättning att man har ett gott skepp under fötterna och, framför allt, att befälet ombord begriper sig på att genom marinmeteorologiska iakttagelser i tid fastställa att en tyfon närmar sig. Det fordras vidare att de genom rätta segelmanövrer, eller maskinkraft, undviker att dras in i det farliga stormcentrum.

För att ge en bättre bild av detta slags oväder, som på kinesiska kallas Tai Fung, skall jag här berätta om ett möte med en tyfon, som jag själv upplevde.

Vi befann oss på utresa med fullriggaren *Gertrud* av Bremen, kapten Henke, från Philadelphia mot Nagasaki i Japan med 60000 lådor case-oil. Nittio dagar ut hade vi nått Sundasundet och sedan seglat genom den smala Princesspassagen tätt förbi Anyer. I primitiva kanoter hade infödingarna padd-

lat längs skeppet och från dem hade vi bytt till oss frukt och allehanda färskproviant. Till förvärven hörde också en platt, rund bastkorg med omkring trettio små bruna javaänder och, trots kaptens förbud, små och stora apor av skilda slag. I utbyte hade vi lämnat tobak, tändstickor, tvål, hårt bröd och gamla klädesplagg.

Navigeringen genom de trånga sunden mellan mängden av ögrupper fordrar gott sjömanskap natt som dag. Mödosamt och försiktigt hade vi arbetat oss igenom Palembang- och Bangkasundet. Vädret hade under dagen visserligen varit vackert och med god sikt, men högst ostadigt. På natten hade vi fått kämpa oss igenom mycket kraftiga åskväder med starka elektriska urladdningar. Den ena segelmanövern hade avlöst den andra, och besättningen hade varit hårt ansträngd. Alla hade dragit en lättadens suck, då vi efter dygnslångt navigerande äntligen kommit ut i Syd kinesiska sjön.



Gertrud, målning av John Henry Mohrmann

Jag var andre styman ombord, och då jag klockan åtta eftermiddag övertagit vakten, gick jag in i navigationshytten för att ta del av instruktionerna för natten. Genast såg jag att en mening var kraftigt understruken. Den löd "Observera luftströmningarna noga. Drar de övre luftlagren rättvisande ostvart, var god varsko mig omedelbart."

Kapten Henke var en gammal erfaren Japanseglare, som hade gjort många resor i dessa farofyllda vatten. Varje kväll innan han gick ner, brukade han egenhändigt skriva in sina speciella order för natten i vaktjournalen, och vi båda styrmän måste noga ta del av dem och bekräfta med våra namnteckningar.

Jag läste den understrukna ordern om och om igen, och det är ingen överdrift att säga, att tankar och farhågor for genom huvudet på mig. Från boken "Seglingsbeskrivningar" visste jag ju, att om de övre luftlagren drar rättvisande ost är detta ett säkert tecken på att en tyfon är i annalkande. Vi var med andra ord inne i farozonen för tyfoner, och med nästan överdriven omsorg skötte jag mina sysslor under vakten.

Vi var hundra dagar ute, då jag klockan fyra förmiddag övertog vakten. Enligt våra senaste astronomiska observationer befann vi oss cirka 120 mil

väst om ön Luzon i Filippinerna. Med alla segel satta och för en lätt bris från sydost seglade *Gertrud* lätt och säkert på sin nordliga kurs i den måttliga, lugna sjöhävningen.

Det började mycket snabbt bli dag. Den ostliga horisonten antog en rödaktig färgton, och vilket ögonblick som helst borde överkanten av den uppstigande solen dyka upp. Via den lilla kobryggan skyndade jag över till det upphöjda däckets akter om stormasten. Det var uppburet av trästötter och försett med ett räckverk och där var pejlkompassen placerad. Det gällde att snabbt pejla amplituden och beräkna deviationen.

Röd som en eldslåga steg solskivan långsamt upp, och just som dess underkant tangerade horisonten, tog jag en pejling på vätskekompassen. Ihågkommande den understrukna ordern i vaktjournalen, riktade jag också blickarna mot molnen och kontrollerade strömningarna i luftlagren. De lägsta, vita cumulusmolnen drog sydostvart i full överensstämmelse med vindriktningen. Ovanför dem fanns emellertid ett molnskikt, som bestod av cirrus- och stratusmoln, och när det drog fram över den matta månskäran, som ännu var synlig på himlen, kunde man med blotta ögat tydligt se rörelseriktningen. Jag pejlade på kompassen, och ta mig tusan drog inte de övre luftlagren rättvisande ostvart! Jag provade en gång till för att vara alldeles säker och begav mig sedan till kajutan för att rapportera för kapten.

På vägen såg jag att barometern, som var kardanskt upphängd i navigationshytten och som jag tidigare ställt in noggrant, inte börjat falla.

--Jag kommer genast upp, jag kunde just tro det, svarade kapten på min rapport.

Själv återvände jag till däck. Det hade nu blivit full dager, med mycket god sikt. En utpräglad vacker morgon.

Med den långa tubkikaren genomsökte jag horisonten. I öster avtecknade sig helt tydligt konturerna av en djupt lastad fyrmastare. Det var, som det senare visade sig, en engelsman hemmahörande i Glasgow, som avseglat tre veckor före oss från Point Breeze vid Philadelphia med case-oil för Kobe, Japan.

Under tiden har kapten kommit upp på däck, fullt påklädd. Han spejar runt med skarp blick, går till pejlkompassen, iakttar luften och pejlar betänksamt. Sedan säger han till mig:

--Båda vakterna på däck!

Jag låter väcka frivakten. Fem minuter senare kommer också förste styman Hauenstein upp på halvdäck. Gubben riktar sig till oss båda.

Inom tre timmar får vi över oss en tyfon, och det är inget att leka med. Ta nu först och giga upp alla

segel och var noga med att de görs fast extra säkert. Lämna bara kvar de tre undermärsseglen och se till att förstäng och storm-mesan kan sättas med kort varsel. Allt löst, allt som inte är bultat fast, skall sedan in under backen och surras –också hönsburen och svinstian. Timmerman skall efterdriva luckilarna. Är det uppfattat?

Vi nickar bara till svar och visslar på folket. Den nyss väckta frivakten gnider sömnen ur ögonen och gnäller och svär. ”Vafaen nu då, har Gubben fått tropikdille” och liknande anmärkningar hörs här och där. Så mycket tid får dom emellertid inte att grubbla över orsakerna till det enligt deras mening egendomliga som utspelar sig, ty snart följer våra energiska order. Rårna firas, seglen gigas och vi sätter in alle man till väders för att få dem väl beslagna. Så klaras det upp på däck och allt görs redo att ta emot stormen.

När alla arbeten är färdiga, låter kapten båda vakterna skaffa, och före maten får de ett rejält glas sextio procentig jamaicarom, som de skrattande klämmer ner. Alla badar i svett, och från en del förståsigpåare hörs det lite spydigt och medlidsamt: ”Var är den där berömda tyfonen? Gubben ser spöken på ljusan dag.”

Då jag är tillbaka till kapten på halvdäck, säger han:

--Ta en titt på barometern, får Ni se på något.

Jag skyndar in i navigationshytten, och tror inte mina ögon. Min senaste inställning klockan 4.30 hade varit på 766 mm. På den korta tiden sedan dess hade den fallit till 721 mm. I dagboken noterar jag: Kl 7f.m. Bar 721 mm. Då jag åter kommer ut på däck, säger kapten med ett grymt skratt: ”Nåå?” Jag har inget svar på det utan stirrar bara häpet på honom. ”Ja, ja”, muttrar han, och börjar gå av och an på däck med långa kliv.

Skutan gör nu praktiskt taget ingen framfart. Hade det inte varit för de tre skotade märsseglen, skulle man kunna tro att hon låg för ankar med avklädda master och rår. Nu ser jag den engelska fyrmastaren klart och tydligt, ty hon har kommit betydligt närmare de tre senaste timmarna. Stolt och säker går hon för fulla segel ungefär fyra mil ostnordost om oss.

--”Och vad ska man säga om den där då” kastar jag fram.

--Den, säger Gubben och skakar på huvudet, den går rakt åt fanders med man och allt.

Stuert meddelar att frukosten är klar, och vi går ner i mässen. Vid bordet berättar kapten, som alltid är välsinnad mot mig, och min bästa läromästare, om flera tyfoner som han upplevt i *Gertrud* och i andra skepp. Vid måltidens slut skrattar han godmodigt:

--Nu gäller det alltså att följa med och hålla ögonen öppna. Så att ni lär Er, hur man visar tänderna mot en sådan här infam luftvirvel.

Och så går han in till sig och drar på sig långa gummistövlar, oljerock och sydväst.

När jag åter är på halvdäck, lägger jag med det samma märke till en svart molnbank med sönderslitna konturer, som stiger upp över horisonten i nordost. Det är absolut vindstilla. Icke desto mindre märker man en egendomlig, skälvande darrning på havsytan. Fåglarna, som bara för någon timma sedan svävat lugnt kring skeppet, flaxar nu oroligt kring masttopparna och utstöter jämrande skrin. Den spöklikt stora solen har nu helt svepts in i en molnslöja och blivit dödsblek.

Den svarta banken i nordost stiger oupphörligt allt högre, och allt snabbare. Den stora fyrmastbarken som vi har om babord, ligger helt stilla med slappa segel. Man har just börjat giga upp de övre råseglen. Jag gör kapten uppmärksam på detta.

--”För sent!” är allt han säger, med sammanbiten min.

Jag springer ner i hytten, drar på mig mina stövlar, får tag i oljerock och sydväst och är strax tillbaka på däck. Förste styrman går ännu en runda för att se att allt är säkert sjösurrat.

Besättningen har vid det här laget följt kaptens exempel. Alla har sjöstövlar och oljekläder. Blickarna riktas spänt mot den växande molnbanken. Åter går jag in i navigationshytten och ställer in barometern 711 mm — den har fallit ytterligare 10 mm, ett extremt lågt alarmerande tillstånd.

Nu kommer molnbanken snabbt farande. Enstaka molntrasor sopar redan fram mot oss, och på sjön närmar sig korta, vita skumkammar. Med sina lungors fulla kraft ropar kapten Henke över skeppet: --Alle man akter över! Två man till rors!

Vänd till mig dundrar han:

--Ställ Er framför ratten och kontrollera styrningen! Alla hör upp till mig!

Fyrmastaren har försvunnit in i molnbanken, och vi kan inte urskilja henne längre. Klockan är nio förmiddag.

Plötsligt bryter oväsen ut. Det visslar som ur helvetespipor och klirrar som om tusen fönsterrutor brister Tjutande och dånande vräker sig ett regn av varmt sprutande finfördelat vatten över skepp och besättning. All sikt försvinner, Luften uppfylls av en rasande vattenrök. Djävulen Tai Fung är över oss.

En fruktansvärd vindstöt kastar *Gertrud* hårt babord över och trycker lä reling under vatten. Alla håller sig fast i räcket i lovart. Under jämmer och stön

sträcker och töjer sig lovarts vant och barduner. Alle man håller andan under detta kraftprov.

Gertrud är seg. Även om bara en enda av ståldunerna gett efter och sprungit, skulle konsekvenserna blivit överskådliga, masterna brutits jäms med däck, hela riggen gått överbord, dragande med sig och förstörande allt i fallet.

Förpostfäktningen är över. Tjutande och stötvis bryter stormen in. Kapten Henke vrålar till mig:

--Upp med rodet! Fall av!

De båda matroserna drejar med all kraft den tunga ratten tum för tum åt babord. För ifrån kastar jag mig med hela min kroppstyngd mot rattekrarna, och vi är nu tre man som försöker tvinga den runt. Eftersom *Gertrud*, trots att hon ligger kullvräkt, gör fart genom vattnet på grund av det fruktansvärda vindtrycket, lyder hon roder, till en början långsamt, sedan allt fortare, och vrider sig ur det nedpressande struhtag vinden har på hennes bred sida. Långsamt och darrande rätar hon upp sig.

--Alle man till styrbordsbrassarna! Vrålar kapten. Brassa fyrkant!

Alla rusar ner på huvuddäck, ner i det sjudande vattnet. Och snabbt och ivrigt blir det brassat fyrkant. Vinden kommer nu platt akterifrån och kan därför ge fritt utlopp för sitt raseri mot de starka undermärsseglen, men det har den inget för. Ett nytt märssegel av duk nr 1 och med armsgrov, kontrollerad kätting som skot håller stånd även mot en tyfon som denna.

Sedan alla rår trimmats, löper *Gertrud* undan som en stormbrud för vinden, och hennes skarpa stäv skär genom den gurglande, vilt sönderpiskade havsytan. Sikten är knappt en skeppslängd. Det är nästan mörkt. Luften är full av saltmättad vattenrök och ett nålvasst duggregn. Det hela ackompanjerat av tyfonens rasande tjut.

Jag står framför ratten och kastar en blick på kompassen. Vi jagar fram på västlig kurs. Ratten är nu ganska lätt att dreja, eftersom skeppet löper undan vinden. kölvattnet skummar och sjuder bakom häcken. Styrningen måste ske snabbt och noggrant. Ett skepp som länsar undan med hög fart lovar lätt upp, om trycket inte kommer precis akter ifrån, och detta måste till varje pris undvikas, då medlöpande, brytande sjö annars slår in över däck.

Hela besättningen är åter samlad på halvdäck efter att ha klarat upp på stordäck. Till rors avlöses varje halvtimme, ty styrningen är under dessa förhållanden mycket ansträngande. Vi styr nu nordväst, alltjämt undan vinden. Kapten försvinner in i navigationshytten. Genom det aktra oxögat kan jag se honom göra sina beräkningar med passare och penna. Efter en stund kommer han ut till mig vid styrkompassen och vrålar i örat på mig för att överrösta tyfonens oavbrutna tjutande och dånande:

--Tyfonen attackerade oss från nordost. Vi parerade anfallet och löpte undan för vinden på sydvästlig kurs. Efter en timma var kursen västlig och efter tre timmar nordvästlig. Då kursen blir nordlig, måste vi vara ute ur den här häkkitteln. Farliga centrum ligger till höger om oss. Se därför noga upp i fortsättningen, och varsko mig, när vi ligger på nordlig kurs.

Klockan ett eftermiddag är vinden sydlig och får oss att löpa vidare på nordlig kurs. Barometern med sitt djupa stånd börjar bli orolig och visar en benägenhet att stiga. Jag ropar till kapten:

--Kurs nord inne! Till svar ropar han genom den dånande stormen:

--Brassa halvt om styrbord! Sätt förstäng och storm-mesan! Så snart förtoppen är brassad, tar sig kapten fram till mig och ropar

--Kurs nordväst!

Lydigt följer *Gertrud* trycket från rodet, kränger lätt över åt styrbord och börjar rulla och stampa. Snart är också de båda trekantseglen uppe, och elegant och säkert seglar vi ut ur tyfonens gastkrämmande virvel. Det dröjer inte länge förrän det klarar upp för över och det blir möjligt att klart och tydligt sikta horisonten. Vinden tappar sin våldsamma styrka och mojar av. Barometern formligen hoppar uppåt och står redan på 745 mm.

Klockan två eftermiddag är det spöklika sceneriet över. Vacker blå himmel, måttlig sydlig vind – låt vara att sjöarna alltjämt oroligt korsar varandra. Den svarta banken sjunker ned under horisonten i sydväst.

Klockan tre eftermiddag är alla segel satta, och allt ombord har återgått till "status quo" Efter denna elementens renande urladdning känns luften underbart frisk, och naturkrafterna har kommit till ro. Enstaka fåglar samlar sig åter kring skeppet som om ingenting hänt.

Efter ytterligare femton dagars fin segling för goda vindar och i gynnsamt väder anlände vi till vår destination Nagasaki på sydvästkusten av ön Kjuschiu i Syd-Japan. Totalt hade resan tagit 116 dagar. Den sammanlagda distansen Philadelphia – Nagasaki är 17.382 mil!

Efter vår ankomst till hamnen fick vi höra att ytterligare tre skepp var väntade. Det var fullriggaren *Melpomene* av Hamburg, fyrmastaren *Bertha* av Bremen och så vår gamla bekanting och medsegelare från Glasgow. De båda tyska skeppen anlände trettio dagar senare efter att under tolv dagar av fruktansvärda strapatser och förslitning av segel och riggar ha sopats runt, runt i tyfonens centrum. Den beklagansvärda engelsmannen nådde aldrig Japan utan försvann med man och allt. Slut.



Götheborg blir åter världens största seglande träskepp

Ostindiefararen *Götheborg* rustas igen för att i sommar segla runt i Östersjön och Nordsjön. Nästa år är förhoppningen att kunna göra ännu en resa till Kina. Efter en lång tid i upplag, senaste seglatsen var rundturen i Vänern 2015, och med hot om försäljning till utlandet kom i augusti det lika överraskande som glädjande beskedet att hon skall ut och segla igen.

Det är det svenska logistikföretaget Greencarrier som köper SOIC Management som hyr fartyget av SOIC, Svenska OstIndiska Compagniet. Avtalstiden är 2 år med option på ett 3:e. Greencarrier var med som partner 2013 och kunde använda skeppet vid olika hamnstopp för evenemang med kunder och anställda. Responserna var överväldigande och därefter har bolagets ägare Stefan Björck närt en önskan att återuppta samarbetet. Lagom till GreenCarriers 20-årsjubileum uppfylls hans önskan med råge. Bolaget har en omfattande verksamhet med och i Kina och ser därför gärna att en resa liknande den 2005-07 genomförs. Men först blir det Östersjön och Nordsjön. Stefan Björck hoppas att seglatserna skall öka intresset för Ostindiefararen och Göteborg. Handel och sjöfart, det är ju det som byggt staden Göteborg, säger han. Green Carrier räknar med att varje säsong kommer att kosta 20 - 25 miljoner kr. plus reparationer och underhåll.

Nu pågår arbetet med att se över såväl skrov, rigg och segel, som den moderna utrustningen med maskiner, elinstallationer och elektronik. Det är mycket som händer med ett fartyg när det inte används. I oktober var *Götheborg* dockad på Gotenius varv och fick botten omdrevad och delvis ny offerskoning. Arbetet utfördes förtjänstfullt av Hönö Specialsnickeri som är vana att arbeta med skutor. Just nu är de i färd med att byta däck på barken *Viking*. Ett jobb i mångmiljonklassen.

Efter dockningen återvände hon till sin ordinarie kajplats på Pir 4 vid Eriksberg på Hisingen. Här har

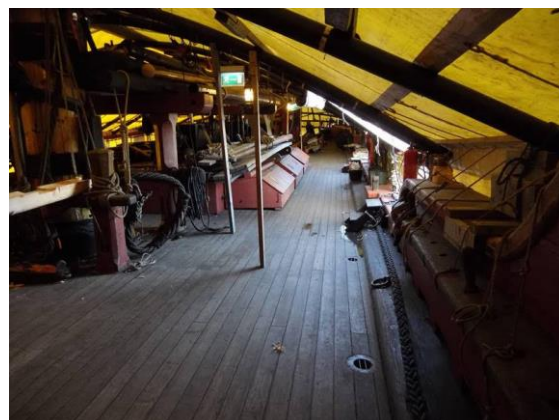
man tillgång till förråd och verkstad. För närvarande är det 5 anställda och ett 20-tal volontärer som arbetar med rustningen. Riggerna är nedtagen, det är blott undermaster med märsar som står kvar, och väderdäck har fått en täckning för att underlätta arbetet. Det är en mängd detaljer som skall rengöras och behandlas med båtsmörja (roslagsmahogny), lappsalva eller målas.



En av skeppsbåtarna är intagen i verkstaden för en välbehövlig uppfräschning och översyn. Den skall sedan vara ett blickfång i SOIC:s monter på Båtutställningen i Göteborg.

Hela det tekniska systemet skall ses över, repareras och testas. När Skeppsorders utsände var ombord höll man t.ex. på med att byta 2 av de 3 värmväxlarna till kylkompressorerna för proviantrummen. Det är även en hel del formella jobb med klassning och godkännanden. Som väl var hade hon inte blivit helt av med certifikat och klassningar. Då hade det blivit betydligt mera jobb att få henne i fart igen.

Tanken är att skeppet skall vara klart för avsegling i maj. Destinationen är Östersjön men den exakta färdplanen är inte lagd. Klart är dock att Stockholm, Visby och de baltiska huvudstäderna kommer att besökas. Därefter hoppas man kunna delta i Sail Amsterdam och Sail Bremen.



I dagarna har man börjat annonsera efter besättning för de olika etapperna. Man vill ha en blandning såväl vad gäller kön som ålder. Enda kraven är att man fyllt 18 år och kan klättra i riggen. Kanske några av Skeppsorders läsare är hugade att söka plats. Första kravet uppfyller säkert huvuddelen av våra läsare, men det kanske är sämre med det andra.

För den som är intresserad av hur man seglar en ostindiefarare rekommenderas "Skeppsoken" av Jens Langert och Björn Ahlander som var ansvariga för riggningen av skeppet. Den finns att läsa på

nätet, sök efter *Skeppsoken by ostindiefararen Götheborg - issuu* så hittar du den.

Om intresse finnes kan jag lämna en ny rapport längre fram i vår.

Kollegiala hälsningar

Ola Manhed

Endurance navigering

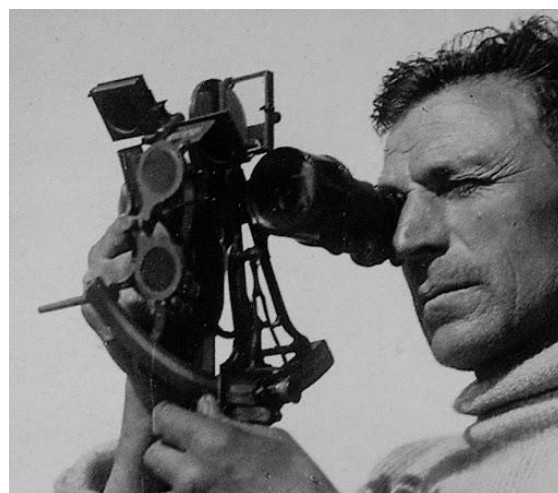
I årsboken *Records of the Canterbury Museum*, volym 33, 2019, finns en artikel om hur Shackletons fartyg *Endurance* navigerades 1914 under resan från England till Antarktis. Artikeln berör det dagliga arbetet med rutinmässiga positionsbestämningar och reglering av skeppstiden, men innehåller också en del mindre vanliga metoder, bl.a. Johnson's Double Chronometer Method. Den som är road av navigering för drygt 100 år sedan kanske här kan finna ett och annat av intresse. Artikeln finns tillgänglig på

<https://www.canterburymuseum.com/research/records-of-the-canterbury-museum/>

Abstract:

On 19 January, 1915 the Imperial Trans-Antarctic Expedition under the leadership of Sir Ernest Shackleton became trapped in their vessel *Endurance* in the ice pack of the Weddell Sea. The subsequent ordeal and efforts that lead to the successful rescue of all expedition members are the stuff of

legend and has been extensively discussed elsewhere. Prior to that time, however, the voyage had proceeded relatively uneventfully and was dutifully recorded in Captain Frank Worsley's log and work book. This provides a window into the navigational methods used in the day to day running of the ship by a master mariner under normal circumstances in the early 20th century. The conclusions that can be gleaned from a careful inspection of the log over this period are described here.





FLAGGAN I TOPP

Februari

10 Magnus Crutebo	75	O
14 Leif Bjurstroem	85	S
16 Olof Mossberg	75	O

Mars

1 Tom Sjöholm	80	S
24 Per-Olov Moen	80	V
26 Leif B.Ferngren	75	O
27 Anders Lennvi	90	V

April

1 Roland Thimfors	85	S
-------------------	----	---

Maj

5 Karl-Olof Hammarkvist	75	O
16 Edgar Nilsson	90	V
21 Lars-Göran Nyström	70	O
27 Lars Brundin	75	V

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens adress finner Du i rutan här intill.

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till joegranath@gmail.com

EPOST

E-postadressen är
[info\(at\)rydbergsgastarna.se](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se)

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2020 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Lars Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 Saltsjöbaden
lars.h.bergman@gmail.com
070-590 44 23

Claes Planthaber
claes.planthaber@gmail.com
070-532 48 20

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
Engelsk sjömanskniv	800:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

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 50:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

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

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 f6abian@icloud.com
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38 hakan.granander@gmail.com
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64 joegranath@gmail.com
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45 peter.alund1@gmail.com
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20 claes.planthaber@gmail.com
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu
Lättmatros	Vakant	

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08 olamanhed@gmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	info(at)rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala