



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGÄSTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 81

Redaktion

Ansvarig utgivare

November

Nr 4

Lars Bergman

Sten Gattberg

2013

KAPTEN HAR ORDET

En bättre start på denna höst kan man inte tänka sig – den att segla. Några härdade veteraner fick ett par härliga dagar ombord i briggen *Tre Kronor af Stockholm* som gav inspiration och uthållighet för kommande vinter.

Ostkustens första Backlag gav ytterligare en dimension av segling på världshaven. Det andra Backlaget kom att segla i kvinnliga förtecken. Filmen från 1982 med unga kvinnor ombord i *Gladan* följdes av en av Rydbergsgästarnas mest aktiva seglare – Matilda Dagberg. Matilda kunde berätta om ”årets sommartogt på *Georg Stage*” och informera från Sail Training International samt få motta Gästarnas premium efter den seglingen för som Kaptajn Joacim Bøllehuus motiverade det: ”Årets mest entusiastiske udenlandske elev”.

På världshaven seglar i vinter *Gunilla*, *Älva* och *Gladan*. De två förstnämnda i huvudsak på invanda rutter med sina elever. *Gladan* följer *Falkens* rutt från förra året: 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 mars med besök på Azorerna och Cherbourg. Hela färdplanen finns på <http://blogg.forsvarsmakten.se/gladanochfalken/>

Besättningen Rydbergsgästarnas 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.

Befäl, instruktörer och även elever som fått sjömanspraktik i segelskepp, 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

KALENDARIUM

Backlag vestkusten	prel. jan/feb
Backlag ostkusten	27 januari
Manusstopp nästa Skeppsorder	1 februari
Backlag ostkusten	24 mars

och meddela er mail-adress till

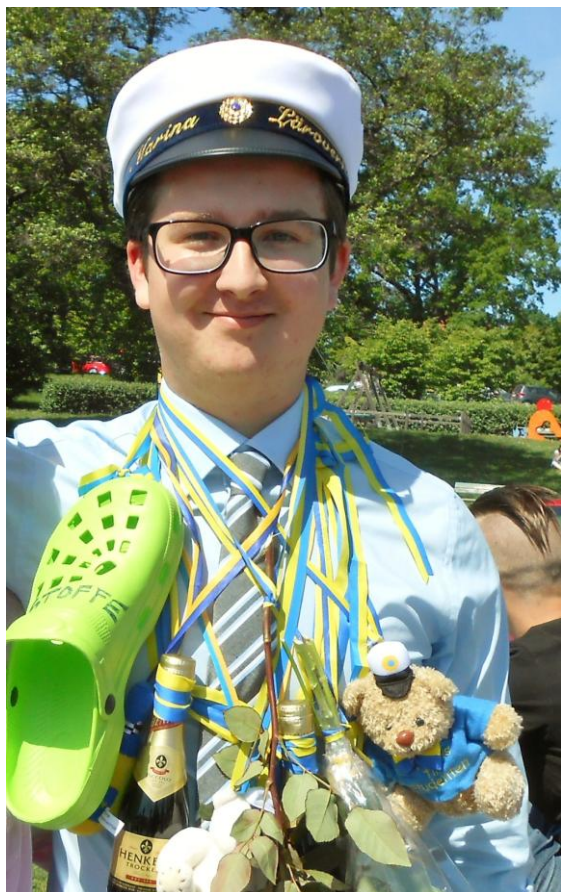
pelle@pellebrandt.se

så fixar jag det. Även ni som nyss skaffat en mail-adress är snäll och anmäler den till mig.

Pelle Brandt, backlagsförman Ost

PREMIEUTDELNING

Vid Marina Läroverket premierades Kristoffer Kentta den 5 juni för ”gott skolarbete och visat sjömanskap”. Båtsman Lennart Stenberg delade ut en kikare



E-POSTADRESS ?

Bästa Gaster! Ni som har en e-postadress meddelad till oss, får ni våra mail? Frågan kommer sig av att vi får ett antal mail i retur när vi gör kallelse till våra backlag. Om ni inte får ett mail så var snäll

DEN PRAKTISKA SJÖMANS-SKOLANS SEGELSKOLFARTYG

Abraham Rydbergs Stiftelse har ägt fem segelfartyg för praktisk sjömansutbildning sedan 1848:

- Briggen *Carl Johan* (1848 – 1878)
- Fregattskeppet *Abraham Rydberg* (1879 – 1911)
- Fullriggaren *Abraham Rydberg* (1912 – 1928)
- Fyrmastade barkskeppet *Abraham Rydberg* (1929 – 1942)
- Skonaren *Sunbeam* (1946 – 1952)

Praktverket *För Fulla Segel* är en bok om Abraham Rydbergs Stiftelses verksamhet skriven av Einar Moberg 1957. Ur boken har jag tagit följande om skolskeppen tillhöriga Stiftelsen. Först litet om donatorn Abraham Rydberg.

Abraham Rydberg föddes i Lidköping den 3 april 1780 och blev grosshandlare och skeppsredare i Stockholm där han avled den 23 mars 1845. Grosshandlaren testamenterade 100 000 Riksdaler Banco ”till grundläggande af en förbättrad Navigationskola här i Stockholm, till danande af skicklige sjömän”. Styresmän utsågs i testamentet och dessa kunde den 30 november 1846 instifta Stiftelsen med en ”Direction öfver Abraham Rydbergs Stiftelse till danande af Skicklige Sjömän”.

Briggen Carl Johan (1848 – 1878)

Briggen inköptes i november 1848 och den anställde Överläraren, Kapten Sven Huldt, utsågs till befälhavare på exercisbriggen *Carl Johan* om ”84^{57/100} svåra Läster”, byggd 1837 i Skellefteå.

I januari 1849 började Directionen annonsera efter elever till den Praktiska Sjömansskolan. Undervisningsplan för den kostnadsfria utbildningen av "välfrejdade ynglingar i åldern 12 – 20 år" fastställdes. Den första mönstringen skedde den 1 maj 1849. De 29 antagna Rydbergseleverna gick ombord vid Ladugårdslandet.

Från maj till juli bedrevs utbildning i sjömanskap. Antalet elever ökade och den 18 juli var 65 pojkar antecknade i loggboken. Den Praktiska Sjömansskolan seglade i Stockholms skärgård till den 21 augusti. De följande 28 åren seglade *Carl Johan* först i Östersjön för att senare utsträcka seglingarna över Nordsjön.



Briggen Carl Johan (enligt Harold A. Underhill)

"Emedan *Carl Johan* var 40 år gammal och drog för dryga underhållningskostnader utan att ändock helt uppfylla sitt ändamål" beslutade Direktionen att uppgöra ritningar och kostnadsförslag till ett tidsenligt övningsfartyg. Briggen såldes 1878 till Karlskrona.

Den Praktiska Sjömansskolan flyttar till Djurgården

Skoltomten på Ladugårdslandet började bli begärlig 1875 i samband med omdaning av nedre Östermalm, där blivande Strandvägen skulle dras fram. Det dröjde till 1882 innan tomten såldes för 205 000 kr och Direktionen fann den lämpliga tomten Alberget 4B på Djurgården vars köpskilling prutades från 40 000 till 35 000 kr. Den 15 augusti 1882 tillträdde egendomen bestående av "lagom

stort bostadshus, rymliga uthusbyggnader och en rymlig bro vid sjön".

Fregattskeppet Abraham Rydberg (1879 – 1911)

Abraham Rydberg tacklades som fullriggare och benämns fregattskepp. Det nya fartyget lämnade Carlshamns varv den 13 oktober 1878 och anlände till Stockholm den 21 där hon vinterförlades vid Flottans varv på Skeppsholmen. *Abraham Rydberg* var byggd i trä och skrovet var målat svart med målade kanonportar.

Abraham Rydberg lämnade Grevbron på våren 1882 och anlöpte Alberget för första gången i augusti 1882 efter avslutad sommarexpedition. Som överlärare sedan 1875, fortsatte kapten Claes Silfversparre i de nya lokalerna.



Omkring 1904 vitmålades hon.

Ur en av elevernas minnesanteckningar från sommaren 1905 utanför Landsort saxar jag:

"Den 6 juli. Kl 6 em hade vinden ånyo friskat i, och vi tog in ett rev i märsseglen. Kl 7.20 togo vi 2:a och 3:e reven i för- och stormärseglen, beslogo krysseglet och storseglet, satte mesanstagesegel och förstängstagesegel samt bärgade klyvaren. Vindstyrkan var då 5 Beaufort. Sjön hade nu växt, och spykanonen var flitigt använd.



Vid Alberget 1904

Vindstyrkan ökade alltjämt. Den 7 juli kl 4.30 fm purrades frivakten och alle man beordrades på däck.

Mesan och fock bärgades, bottenreven intogs i för- och stormärseglen. Vindstyrkan var nu 8 Beaufort. Av eleverna voro nu 10 -20 verkligt användbara för tjänst, varför arbetet för dessa blev mycket påfrestande. Kl 8.15 fm bärgades förstäng, och fartyget förde således endast följande segel: Bottenrevade för- och stormärsegel, stagfoc och mesanstagsegel. Kl 8 em var vindstyrkan 9 Beaufort. Sjön var nu verkligt grov, och sjöarna gingo över fartyget. Under däck var allt vått, och sjösjukan härjade våldsamt. Vinden syntes icke vilja minska.

Den 8 juli kl 4.30 fm beslogs förmärseglet samt läns pumpades fartyget. Kl 11 fm sattes förstäng. Denna morgon kunde mat inte tillredas i kabyssen på grund av sjögången. Vi, som kunde äta, utspisades därför med torrskaffning, bestående av smör, ost och öl. Under denna dag visade emellertid vinden tecken på att minska. Kl 8 em satte vi enkelrevad fock och bottenrevad förmärsegel.

Den 9 juli kl 2 fm pumpades fartyget ånyo läns. Kl 3.30 fm stuckos rev och undersegel sattes. Kl 7 fm sattes bramsegel. Vi hade ridit ut stormen, och resan gick i fortsättningen normalt. Kl 10 em den 12 juli ankrade vi på Karlshamns redd.”

Efter 30 års tjänst ansåg Direktionen det dags att ersätta ”träfregatten”. Blickarna riktades mot Flottans *Jarramas* som varande en lämplig storlek för ett nytt skolskepp.

Fullriggaren Abraham Rydberg (1912 – 1928)

Abraham Rydbergs Stiftelse gjorde en hemställan hos Stockholms Grosshandels-societet om att ”någon del av de medel som ’Societeten’ erhållit genom Hotell Rydbergs försäljning måtte överlämnas till Stiftelsen för ett nytt skolskepp av större och mer tidsenlig beskaffenhet”. Grosshandels-societeten beslut kom efter två dagar att överlämna ett belopp om 225 000 kr (1911).

Det nya skolskeppet beställdes och byggdes på Bergsunds Mekaniska Verkstad till en kostnad av 132 000 kr och ”träfregatten” såldes den 10 maj 1912 för 11 000 kr.



Bogsering från varvet 1912

Den 18 maj 1912 levererades den nya *Abraham Rydberg* till Alberget. Samma dag embarkerade 40

elever av de 120 som antagits bland 200 sökanden. Två förkrigssomrar hann den nya fullriggaren med innan första världskriget bröt ut och tog för några år ”vinden ur seglen” för den vita fullriggaren.



Krigshändelserna och minfaran lade många hinder i vägen för skolskeppets seglingar. Dessutom var det svårt att skaffa proviant. Seglingarna skedde oftast inomskärs och seglingarna 1918 inställdes.

1919 rustades ”stålfregatten” för sedvanlig sommarexpedition och så fortsatte hon till 1924. Med dittills vunna erfarenheter, förlängdes *Abraham Rydberg* vid Finnboda varv och blev 6,54 meter längre. Grosshandels-societeten bidrog till förlängningen med 45 000 kr.

Sommarkryssningen 1928 blev den lilla vita fullriggarens sista och hon försvann ur Stockholms hamnbild. Hon såldes och under namnet *Seven Seas* seglade hon vidare under amerikansk flagg med New York som hemmahamn.

Utbildningen förläggs till världshaven

Samma år försälde Direktionen fastigheten Alberget 4 medan Direktionen lade ut en ny kurs för Stiftelsens verksamhet. Inriktning på transoceaniska övningsresor i fraktfart och ett minskat antal elever med ett års utbildning beslutades av Direktionen.

Den nya överläraren, löjtnant Sune Tamm, bemyndigades resa till Seattle för besiktning av lämpligt fartyg. Den 28 november 1929 kunde Tamm telegrafera att han inköpt fyrmastbarken *Star of Greenland* för \$ 19 000.

Fyrmastade barkskeppet Abraham Rydberg (1929 – 1942)

Det nyinköpta skeppet *Abraham Rydberg* med Sune Tamm som befälhavare, lämnade San Fransisco med full last. Seglingen gick runt Kap Horn till Dublin och efter 124 dygn till sjöss lossades lasten. Den 7 juli 1930 kom *Abraham Rydberg* till Göteborg.

Med 40 nymönstrade Rydbergselever påbörjades den nya Praktiska Sjömansskolan när barken lämnade Göteborg den 31 augusti 1931 för Wallaroo. Dit kom *Abraham Rydberg* efter 94 dygn.

Seglingarna på Australien med Rydbergselever fortsatte till 1940. Sune Tamm ersattes först av Sten Hallström och senare av Oscar Malmberg som befälhavare.



Den 10 maj 1936, under Hallströms befäl, inträffade en kollision med det engelska ångfartyget *Korantou* i Engelska Kanalen. Klockan var strax efter elva på kvällen när utkiken rapporterade lanternor föröver. *Abraham Rydberg* seglade med 3 – 4 knop och hade påbörjat en styrbordsgir när kollisionen babords bog mot ångarens babords bog inträffade. Strax därefter slog ångarens låring och akter in vid storriggen och sedan vid kryssriggen med resultat att stormärsstången knäcktes. Dessutom krossades bägge babordsbåtarna. Sedan rummen pejplats konstaterades att inga läckor uppstått. Ingen ombord i *Abraham Rydberg* skadades och seglingen fortsatte till sluthamnen London.

Krigsåret 1940 var barken på väg från La Plata till Göteborg då telegrafisk order att vända kom. Krigshändelserna i Europa placerade skolskeppet ”utanför spärren”. Stiftelsen såg sig därför nödsakad att, så länge kriget pågick, nedlägga utbildningen.

I januari 1943 såldes *Abraham Rydberg* till portugisiskt rederi. De lastförande skolskeppens tid var oåterkalleligen förbi. 4-mastbarken *Abraham Rydberg* blev ett av de sista legendariska ”veteskeppen” och var den sista ”windjammer” som förde de svenska färgerna över världshaven.

Tremastade toppsegelkonaren *Sunbeam* (1946 -1952)

Stiftelsens verksamhet låg nere i avvaktan på att krigshandlingarna skulle upphöra. Något nybygge var inte på tal men väl inköp. Man fann att toppsegelkonaren *Sunbeam* var till salu i England och Direktionen beslutade att köpa henne.

Sunbeam, byggd i Dumbarton 1929, hade varit i tjänst som ubåtsmoderfartyg under krigsåren. Vid köpet var hon i bedrövt skick och gråmålad över både teak och mässing. *Sunbeam* togs till Göteborg i augusti 1946 där hon lades upp vid Lindholmens varv.

Efter rustnings- och klassningsarbeten under våren 1947 kunde befälhavaren, sjökaptan Sam Svensson, med besättning flytta ombord. Av de 38 var 22 däckselever och 6 maskinelever. Den 5 juli lämnade *Sunbeam* Lindholmen i en ilsket blåsande VSV. Kursen sattes sydvart mot London, Funchal och Lissabon. Cowes besöktes på hemvägen och den 30 augusti avslutades utbildning i Göteborg.

Sedan följde halvårsvisa utbildningsexpeditioner under vintrarna i ”västerled”. Befälhavare var under åren Lars Bäcklund, Tore Hagström och under sista sommaren 1952, Sam Svensson.



Sunbeam, segeltorkning i Göteborg 1951

Direktionen valde att behålla *Sunbeam* som skonarens namn för att markera att fartyget var ett provisorium. Inflationen drabbade dock ekonomin hårt och Direktionen tvingades lägga om utbildningen för att minska kostnaderna per elev.

Nya tider väntade. *Sunbeam* såldes till Clipper Line med Einar Hansen som skeppsredare. Som *Flying Clipper* kom hon att segla vidare med befälselever.

Därmed är en lång period av ”danande av skicklige sjömän” i Stiftelsens egna fartyg slut. Men idag, 2013, vet vi att utbildning i seglande skolskepp långt ifrån är slut. Vi Rydbergsgastar följer med intresse de som förstår vad en praktisk sjömansskola under segel betyder. Segelfartygen lever!

Sten Gattberg



HMS GLADAN

Atlantsegling 2013 – 2014

RESEBREV

2013-11-19 kl 0208 skeppstid
 Läge: N 24°32' W 022°08'
 Avstånd Las Palmas: 420 NM.
 Avstånd St Barth: 2308 NM
 Kurs: 266°
 Fart: 6,5 kn mot mål
 Väder: Varma vindar, periodvis duggregn.
 Temperatur luft: 21°C
 Temperatur vatten 20°C
 Vind: Ostnordost 12 m/s

Hej på er där hemma!

I natt är första vakten jag går runt i t-shirt på däck. Det är 1:a vakten som har förfångat hundvakten och jag, Julia, går som VO2 tillsammans med Anton som är vaktens VO. 1:a vakten består av mig, Elsa Söderdäck, Erik Gelderman, Fredrik Olsén samt Anton Sjödin. Vindarna nattetid börjar bli riktigt behagliga och snart behöver man nog inte förstärka klädseln under nattvakten längre. Precis innan jag gick ner för att börja skriva på detta blogginlägg hade vi vårt första närgående möte (närgående för att vara ute på Atlanten). Vi mötte ett cargo-ship på södergående, med ett CPA på 2,5 NM. Det finns så otroligt mycket vatten, men ändå lyckas man hamna så nära varandra. Det var hur som helst trevligt att få syn på ett annat fartyg, utkiken har annars inte så mycket att rapportera in under dygnet.

Dyningarna håller fortfarande i sig, och de som var sjösjuka till en början har nu återhämtat sig och balanssinnet har börjat anpassa sig till de Atlant-

rullningar som skiljer sig avsevärt från Östersjöns vågor hemma i Sverige. En iakttagelse som gjorts av flertalet kadetter är att de som ofta blir sjösjuka där hemma klarat sig mycket bra här på Atlanten. Jag som brukar vara en av de lite blekare kadetterna ombord har under dessa första dagar fått gå runt med knäckebröd och vatten till stackarna som inte klarat sig lika bra. Jag skulle vilja påstå att känslan är fantastisk. Äntligen får även jag behålla den goda maten som serveras ombord!

Vi har ju för länge sedan tappat tacksning både för internet och telefon, och den väl invanda rörelsen att ta fram telefonen och fippla med den så fort det blir dötid har man fått vänja sig av med. Nu tittar vi istället ut över fantastiska soluppgångar och solnedgångar, en himmel fylld av stjärnor, stjärnfall och planeter, eller varför inte en fullmåne som lyser upp lika starkt som strålkastarna på en fotbollsarena. Det är inte alla som får förmånen att läsa in sina högskolepoäng i astronomisk navigation på detta sätt. Vi är alla ombord överens om att så mycket bättre och mer pedagogiskt än såhär kan det knappast bli.

Slutligen vill jag passa på att smyga med en hälsning till min goa familj, jag saknar er redan och vi som bara varit ute i 4 dygn ... Jag ser fram emot första samtalet hem när vi är framme i St Barth. Men fram till dess ska jag njuta av sol, värme och alla dessa astronomiska uträkningar vi sysslar med!

Flaggkadett Julia Hultberg

Nedanstående skildring är författad 1989-1990 av sjökaptten Stig Swahn (1918-1993). Lars U:son Lundberg förmedlade.

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

Första delen

Sommaren 1939 var en underbar sommar. Livet lekte för oss ungdomar. Inga bekymmer, man cyklade till dansbanorna för att dansa. Förstående musikanter satte finkänsligt upp en skylt, som gav upplysning om vad för slags dans som skulle spelas: foxtrot, vals, tango, one-step, polka eller schottis. Man ville ha valuta för pengarna. D.v.s. att av texten att döma kunde man bjuda upp till dans innan musiken satte igång. Det gick inte an att ta danssteg i hambotakt när det spelades vals eller så. En dans kostade 10 öre. Tre för 25. Det gällde att dansa på rätt sätt. Vad spännande det blev, det där med damernas sista vals – skulle man bli tvungen att cykla hem ensam eller skulle man få en chans till sällskap. I de flesta fall fick man sällskap. Eller rättare, man fick nådigt följa flickan hem en bit på väg. Många gånger var det oturligt om hon bodde åt motsatt håll som man själv. Det kunde bli långa cykelturer i de ljusa sommarnätterna. Men vi hade roligt.

Juli månad gick. Med vemod i bröstet tog jag farväl av mina kära och min bekymmerslösa ungdom och for till Göteborg, där jag embarerade skolskeppet *s/v Abraham Rydberg*. *s/v* står för sailing vessel, segelfartyg. Ingen visste då att det skulle bli hennes sista seglats ut från svensk hamn. Fyrtio blåögda befälselever tittade förundrat upp mot de skrämmande höga masterna med tackel och tåg och långa rår, som spretade rätt ut från masterna. Herregud! Skulle vi klänga omkring däruppe bland allt detta virrvarr. Under augusti månad lärde vi oss att behärska både oss själva och vår arbetsplats, riggen. Vi hade åländska kollegor på båda sidor om oss, där vi låg på Eriksbergs varv, vilka också rustade för den långa seglatsen ut över världshaven. *Pamir* och *Moshulu* bl.a. *Pamir* försvann till slut i orkanen Carrie 1956 utanför Azorerna. 6 man bärgades. *Moshulu* blev så småningom spannmålsmagasin på Värtan i Stockholm under krigsåren. 30-talets råseglare var gamla redan då. Av dessa finns ingen under segel idag men några ligger vid kaj som museum eller vandrarhem eller kockskola. Jag tänker då på *Pommern* i Mariehamn, *af Chapman* i Stockholm och *Viking* i Göteborg. Några länder håller fortfarande på traditionerna från square-riggarnas era fast med fräschare och smidigare tonnage att döma av The Tall Ships Races under senare år.

Vi lättade ankar från Rivöfjorden den 2 september 1939. Samtidigt brakade helvetet löst i Europa. 2:a världskriget bröt ut. Enheter ur kustflottan cirklade

runt oss utanför Vinga och önskade lycklig resa men rekommenderade oss att segla norr om de Brittiska öarna p.g.a. kriget. Vi blev ofta påpassade av brittiska örlogsfartyg, som särskilt nattetid smög sig upp längs sidan och belyste våra segel för att få bekräftat att vi var den vi utgav oss för. Vi ungdomar hade inte förstånd nog att se så allvarligt på denna nyfikenhet, som en del av seniorbefälet gjorde. Ingen av oss elever kunde dock förmärka någon påtaglig irritation hos dem, som skulle lära oss bli ”Skicklige Sjömän”. Vi hade nog av att komma in i rutinerna. Efter ett par dar fick vi order att angöra neutralt land – Argentina. Australien, som det från början var programmerat att segla till, räknades som krigförande nation och var således ur bilden för ett fartyg som vårt, vilket tillhörde neutralt land. Buenos Aires var väl för de flesta av oss endast ett vagt begrepp ur Carlssons geografi och skolatlas. För ungdomar i 16-20 årsåldern var allting nytt och spännande. Livet hade nyss börjat.



Fr.v: Abraham Rydberg, Pamir, Moshulu

Livet gick vidare i det vackra sensommarvädret ute på Nordsjön. Vi var uppdelade i 4 kvarter om 10 man i varje plus en kvarterchef som f.ö. var en s.k. andraårselev. Många av dåtidens pojkar gick in för sjömanslivet helhjärtat. I synnerhet ombord i windjammers. Detta något svårtolkade ord kunde mängden gång med fog översättas till ”vindjämmer”. Särskilt i dåligt väder, när skutan levde rullan och överbrytande sjö blötte in på bara kroppen, det man hade undanstuvat nere i skansen blev också genomdränkt av inträngande vatten. Vi längtade inte så där över hövan att törna in efter en arbetsam vakt till en sur och mögelluktande koj. Allt måste bommas igen för att stänga ute havet. Luften blev därför både unken och kväljande. De som led av sjösjuka rekommenderades att hålla sig uppe på däck och andas frisk luft. Då gällde det att hålla i sig ordentligt, så att man inte blev spolad överbord. Det är lätt hänt, när sjön kommer svepande in över däck. Då tar den med sig rubbet av det som inte är säkert fastsurrat eller stämplat. Man känner till flera fall, där folk sköljts överbord men av samma sjö sugits ombord igen. Därmed vare icke menat att amatörseglare skall kajka omkring utan livlina i tro att ”Sjöberg” lämnar tillbaka det han en gång tagit.

Vårt första verkliga jobb till väders var sent en kväll ute i Nordsjön, då vi fick en kraftig körare. De piggaste och mest rödblommiga av oss beordrades upp att beslå röjlarna. Vi var fyra man, eftersom vi var så ovana. Det blev inga problem. Efter utfört uppdrag och väl nere på däck, rapporterades ”allt klart till väders”. Det skulle bli många och dramatiska segelbärgningar senare under våra färder över Nord- och Sydatlanten. Disciplinen var i det stora hela god. Det kan tyckas att ett slag på käften hände onödigt ofta. Överspända nerver kanske. I många fall fanns det en tendens till översitteri. Emellertid var vi ute för att lära känna havet och fartyget. Havet lär vi aldrig känna. Det är för stort och mäktigt. Fartyget – ja, men det tog lång tid. För att behärska ett fartyg, alla kategorier, måste man få bukt med dess svagheter. Segelsättning. Seglens anpassning efter olika vindar. Splitsa, knopa och sy, där det förslitits. Framför allt måste man kunna styra. I fint väder med seglen fyllda, är det en dröm att känna fartyget lyda minsta rörelse med ratten. I storm och med akterlig sjö får man sannerligen bekänna färg. Två man till rors var då ett måste. Rortaljan var till för att dämpa påkänningarna på roderkvadranten och dess mekanism. Kraftöverföringen från ratt till roder blev därför mycket seg och trög. Vid dessa tillfällen gick vi 20 man på vakt. Två kvarter på varje således. Kärvade det till sig riktigt ordentligt, visslades ”alle man på däck”, all hands on deck. Då fick t.o.m. salongsuppassaren komma ut och andas frisk luft. Att exercera med segelbärgning, när skutan ligger i hamn och söta flickor står nere på kajen och bliga beundrande upp på oss krämmande sjöhjältar är en sak, att kämpa till väders i rykande orkan och isande snö för att rädda fartyg och last och sig själv, är något helt annat. Då är det bra att ha valkar i händerna, när brassar och skot skall halas tight. För det mesta hade vi bekvämt väder. Då sydde vi nya segel av olika kvaliteter. Tung duk för vinterstormar och lättare för passader och tropiker. Splitsa wire och tågvirke var förstas standard i läroplanen. Det var inte nog att slå ett stek, utan min fick också lära sig var och när dessa knopar var lämpliga att använda.

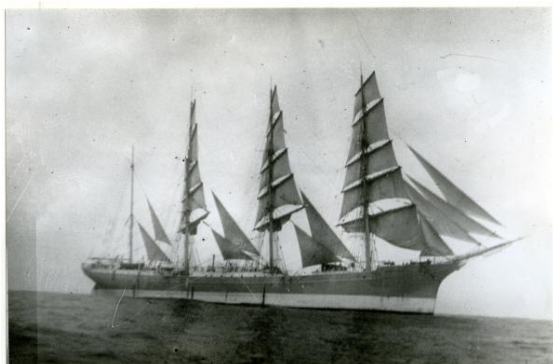
Stewarden, eller stuarten, som man i allmänhet kallar honom, hade ett stort ansvar för provianteringen. 57 man plus skeppshund och kaptens fru skulle utfodras under en resa non-stop till Australien. 100-120 dygn brukar en sådan resa vara. Ett kortare uppehåll på Madeira ingick i programmet. Förutom saltat kött, potatis och rotfrukter provianterades fyra levande grisar och 50 höns. Grisarna blev tilldelade en särskilt byggd stia, kloss upp under backen. Hönsen fick fritt speka omkring ovanpå sanden vi hade som barlast i lastrummet. När vi hade lastluckor och dörrar öppna för friskluft åt djuren, kunde man närmast tro, att man var på en lantgård i stället för långt ute till havs i ett segelfartyg. Genom att nu destinationen blev ändrad till BA blev segelationstiden betydligt kortare, 72 dygn tog det från lots till lots. 4-mastbarken *Moshulu*, som

var betydligt större och dessutom hade större segelyta gjorde seglatsen på 48 dygn. Ålänningarna seglade hårdare, d.v.s. de minskade inte segel så fort det krusade sig på vattnet. Där ombord var det vana och salta gossar för hela slanten. Vi ansågs vara morsgrisar och skulle allt eftersom fostras till beckbyxor. Så småningom blev vi kanske lika hårdföra, som vilka ålänningar som helst.

Färskvatten har alltid varit ett problem. Vi hade två st djuptankar, rymmande 60 ton var. Vår tilldelning var 2 liter per dag för personlig hygien samt 1 liter att dricka ur en träkagge, som stod uppe på däck. Det vattnet var uppblandat med en del lime-juice för att dämpa risken för skörbjugg, ett gissel, som var fruktansvärt ombord i gamla segelfartyg. När vi såg att regn var i antågande, riggade vi till segelduk över solsegelåsarna. Med detta arrangemang samlade vi upp vatten som tappades ner i styrbords färskvattentank. Babord FWT var nu endast till för dricksvatten och matlagning. Detta tillskott från ovan var en nödvändighet för fortsatt liv såväl till lands som till sjöss. Potatisen stuvades längst ner i ettans lastrum, där det var svalast p.g.a. närkontakten med sjövattnets temperatur. För att undvika förruttelse hälldes släckt kalk över potatisen, men groddarna växte friskt ändå. Vi fick i tur och ordning gå ner och plocka bort dessa. Det kunde inte undvikas, att potatisen blev allt svampigare under resans gång. Till slut fick vi nöja oss med konserverad potatis i burk. Må tro att nypotatisen i Buenos Aires var smaskens! Första måltiden åt vi nästan bara detta. Hönsen värpte förstas så mycket de hann med, men de liksom grisarna decimerades till färskvaruförsörjningens fromma. Saltat kött, konserver och äggpulver gick bra det med. Den kondenserade mjölken på burk, ”milk” även kallad, gick lätt att vänja sig av med. Egentligen en avskyrvärd uppfinning. Men den dög till tjockpannkaka och makaronipudding. När skutan låg för ena sidans halsar kunde det ibland hända, att pannkakan blev ojämn i dimensionerna. Lovartssidans tjocklek blev därför tunnare än den i lä. Man skiljde då på lovartspannkaka och läpannkaka. Lätt att här tillfredsställa olika smakriktningar så att säga.

Vädet till havs över oceanerna är mestadels gott. De oroliga orkansångerna och zonerna är väl kartlagda och är därför möjliga att undvika. Men ett fartyg skall inte bara ligga ute till sjöss och driva vind för våg – det skall emellanåt angöra en brygga också. Utmed kusterna och i trånga farvatten kan man vänta sig praktiskt taget vad som helst. Då gäller det att ha en alert vaktstyrka klar att ta i, närhelst det behövs. De fyra kvarteren uppdelades så att när ett kvarter gick vakt, gick det andra arbetsvakt. Det tredje kvarteret hade lektioner i sjöfartskunskap, d.v.s. blev orienterade i, hur ett rederi fungerade. Vad konossement och certepartier var för något. Vi fick lära oss morsera och sticka på signalflaggor. Hur signalflaggor såg ut. Inblick i en- och flerställiga signaler. Ur Internationella signalboken kunde vi tyda, vad ett signalerande

fartyg ville. Det hände ibland att två fartyg med parallellkurs och samma fart kunde "prata" med varandra åtskilliga timmar. Det finns standardtext till varje signal på flera språk. En särskild avdelning ägnas åt det japanska språket. Det fjärde kvarteret hade frivakt. Dessa makliga farvatten kallas ofta för "lata latituder". Det är väl här sjömansvisor och revysjömän har skapats.



Abraham Rydberg var en 4-mastad bark. På ett barkskepp kallas masterna förifrån: fockmast, stormast, kryssmast och den aktersta mesanmast. Fem råsegel finns på varje mast utom på mesanen, som har ett snedsegel med bom men ingen gaffel. Tre-snibb kan man kalla det om man så vill. Från stäven pekar bogsprötet, som fungerar som fäste för de fyra stageseglen: förstäng, inre och yttre klyvare samt längst förut, jagaren. Mellan masterna hissas stängstagegel och från mesanmasten kallas detta segel – apan. Känt segel för korsordslösare för övrigt. Den stående riggen är alla vant, stag och barduner till skillnad mot den löpande. Det är fall, skot, gårdingar, gigtåg och brassar. Ute vid relingarna och kring masterna finns nagelbänkar för kofertnaglarna, kring vilka man fastgör de löpande linorna, sedan ett segel hissats eller bärgats. Fall kallas de tampar man hissar segel och rår med. Med att skota ett segel menas, att man sträcker seglet så att det får bästa fyllning. Gårdingarna samlar upp segelduken när seglen skall bärgas. Gigtåget hissar upp seglet vid bärgning ute vid rånocken samtidigt som skotet lossas och släcks. Med brassarna svänger man rårna till lämpligt läge i förhållande till vindens riktning och fartygets kurs. Alla dessa tampar löper genom en- och flerskiviga block.

Ingenting håller i längden, om man inte underhåller och smörjer och ser över allt detta virrvarr, som vi så småningom lärde känna. Varje man hade tilldelats en segeldukspåse, i vilken fanns synålar, segelhandske, segelgarn och sjömansgarn. En märkspik eller prickert (liten märkspik, flatbockad i ena änden att användas vid arbete med schacklar), mustråd och avbitare. Samt förstås en kniv. Att sy segel var en trevlig sysselsättning. I solen och värmen höll sig duken mjuk och smidig. Sömmarna måste vara raka och jämna. Synålen vid sträcksömnad hade måttnummer 15. Längd 6-7 cm. Antalet stygn var "7 på nålen". Ju jämnare sömmen var desto starkare blev seglet. En van segelsömmare kunde komma

upp i 12-14 fot på en timme. Nu talar jag om den lättare duken nummer 3. Stormduken nr 1 och 0 och t.o.m. 00, var betydligt besvärligare att handskas med. Att lika seglen med tågvirke alternativt wire kom på segelmakarens lott. Segelmakaren ansvarade för att seglen blev reparerade och att segel i reserv fanns i segelkojen i tillräcklig mängd. Segelmakaren, båtsmannen och timmermannen var de enda proffsen på däck. I köket härjade kocken. Telegrafisten, styrmännen och befälhavaren såg till att vi hade kontakt med omvärlden och att vi kom fram dit vi skulle. 2:e styrman hade hand om skeppsapoteket. En och annan blesstyr var väl det mesta han fick ta hand om.

Utöver den 57 man starka besättningen hade vi också en katt. Den skulle hålla efter mössen i stuerens förråd. Det gjorde den med viss framgång, tills den råkade ut för en tragisk olycka. Vi hade legat ute i ungefär två månader och allt gick sin gilla gång. Katten satt sin vana trogen på locket till mjölbingen och vaktade på att någon mus skulle titta fram. Skutan rullade lite makligt och monotont. Katten slöade antagligen till och föll ner från lådan. Det bar sig inte bättre än att den vid fallet ner mot trallen bröt sitt ena framben. 2:e styrman spjälade och band om honom efter bästa förmåga. Benet ville inte läka. Det blev inflammerat. Det vore ju synd att avliva katten, så han amputerade benet och sydde ihop skinnet. Detta läktes, men katten hade ingen framgång med sin jakt på möss. Med bara tre ben kunde han inte hoppa på dem med samma överraskning som förr. Timmerman svarvade till en protes. 2:e styrman sprättade upp skinnet igen och sydde in protesen. Efter en tid kunde faktiskt katten röra sig normalt. Men han hade ändå ingen framgång i sin jaktiver. Mössen fanns bara inte, där han var van att få tag i dem. Vi kom snart på varför. Katten kunde inte smyga ljudlöst som förr. Protesen slog i durken med en smäll varje gång han satte ner tassan, där han tog sig fram. Katten försvann efter ankomsten till Buenos Aires, där han förmodligen bekantade sig med någon livad syster i "Pelargången" (Paseo Colon).

Under första halvan av november ankrade vi upp på Rio de la Plata på reddan till BA. Där paradbeslog vi seglen, vilket betyder att seglen skall ligga hårt ovanpå rårna, där de parallellsurrades till skillnad mot sjösurring, där man virar surringslinorna snett löpande runt segel och rår. Till sjöss måste man handla raskt och flinkt. Klareringsbestyr och kajplats ordnades efter ett par dagar. Allt eftersom oron steg runt om i världen, blev pappersexercisen mera omständlig än under fredstid. Vi kom till kaj och barlasten lossades. På kvällar och helger blev vi väl omhändertagna av både svenskar och briter. Sjömanskyrkan ordnade utflykter och sportevenemang med bl.a. kapprodd och fotboll. Européer i största allmänhet har sina klubbar. Vi blev bjudna till dansaftnar där moderliga och melonpösiga mammor med giftasvuxna döttrar inspekterade oss med ohöljt intresse. Tidningen *La Prensa* hade en

artikel om oss ”unga kadetter från Sveriges mest inflytelserika familjer”, som oförskyllt hade hamnat så långt hemifrån. Jo, jag tackar och bockar. Tidningen blev så småningom temporärt stoppad. Troligtvis inte på grund av ovanstående. I krig och politik kan vad som helst hända. Ett danskt fartyg låg inte så långt ifrån oss. En man från tyska konsulatet hade skickats ombord till dansken med en hoprullad nazistflagga under armen. Han framhöll för befälhavaren, att den danska flaggan skulle halas och ersättas av flaggan med hakkorset. ”Heil Hitler!” Befälhavaren sände bud efter båsen och översatte, vad tysken hade sagt. Båsen tog med sig tysken akterut, där han kunde få bevittna flaggskiftet. Ingen naziflagga hissades, men av oförklarlig anledning hamnade tysken i vattnet med sin flagga, prydligt svept över sin plaskande och skrikande lekamen. Inga efterräkningar noterades. Fartyget gick så småningom åter till sjöss under Danmarks röda flagg med vita korset på.

Efter någon vecka hade vi fått ut barlasten och lastrummet gjordes klart för lastning. Vi fick full last foderkakor i säckar med Malmö som destination. I början av december drog vi in landgången och bogserades ut till öppet vatten. Det blåste pålandsvind utanför Montevideo. Vi ankrade upp på betryggande avstånd från land i väntan på att vinden skulle ändra riktning. Tyvärr blåste det upp till storm, varför vi var tvungna att fälla det andra ankaret också. Skutan började dragga. Vi stack kätting på tamp, d.v.s. till sista maljan i kättingboxen. För att inte riskera haveri på spelet eller nere i boxen, surrade vi kättingarna med allt vi hade i reserv av wire och tågvirke. Detta höll, men skutan drogade oroväckande ner mot vågbrytarna i Montevideo. Visst blev stämningen tryckt ombord, i synnerhet hos en del av befälet. Inte blev minerna gladare, när några av de mer hurtfriska eleverna klämde i med att sjunga ”Vårvindar friska ...”. Vädret lugnade sig så småningom. Vi hivade upp och brassade för fyllning. Väl ute till sjöss fick vi kännedom om att ”fickslagskeppet” *Graf Spee* fick ge sig mot en överlägsen engelsk eskader. Tysken kunde mycket väl ha gått in till Montevideo, Uruguay, som var neutralt och låta sig interneras. Men icke. Hon öppnade sina bottenventiler och sjönk ute i Sydatlanten. Besättningen togs om hand som överlevande från ett förlist fartyg. Örlog vid denna tid i dessa farvatten hade inte blivit så intensiv som uppe i de europeiska. Då och då dök det upp en örlogsman eller trupptransportare (gråmålat passagerarfartyg), som kollade våra uppgifter angående namn, namnsignal, avgångsort och tid samt destination. Deras miss-tänksamhet kan nog med fog bottna i erfarenheterna från första världskriget där greve Felix von Luckner, med sin segelkryssare *Seeadler* utförde underbara bragder och gjorde fienden stort avbräck på alla hav. Luckner blev tillfångatagen av engelsmännen men lyckades rymma. *Seeadler* var bestyckad med grovt artilleri. Denna kanon rymdes i ett för ändamålet byggt däckshus. På avstånd kunde

detta väl uppfattas som en kabyss eller ett förrådsutrymme. På 30-talet hade man spelat in en film på detta tema med kanoner, buller och bång. Filmen slutade som brukligt var på den tiden med en slutkys i all anständighet.

Kriget skördade sina offer till sjöss ganska snart. I oktober gick ålandsbarken *Olivebank* på en mina i Nordsjön på resa England – Finland. Hon sjönk praktiskt taget omedelbart. En del av den överlevande besättningen räddades efter tre dygn efter att ha klamrat sig fast på brammarna och röjlarna, som stack upp ur vattnet. Det var inte djupare där hon sjönk än att en del av masterna syntes ovan vattenytan. Detta är ytterligare ett bevis på vad en människa tål, innan hon ger upp. En av eleverna på *Abraham Rydberg* avvek från fartyget, strax innan vi skulle avgå från Norfolk. Vi träffade honom aldrig efter det. Han mönstrade på det svenska malmfartyget *Murjek*, som krigsförliste med man och allt.



Olivebank utanför Bluff Harbour, NZ, med krökt peke, 1926

Vi hade fint väder ute i Sydatlanten. Det var sommar och varmt. Något avogt, tyckte vi som tyckte att på julen skulle det vara is och snö och kallt. En av grisarna trodde definitivt inte på ett liv efter jul. Av sjömanskyrkan fick vi julklappar. Den lilla bris, som fanns räckte till styrfart. Logglinan hängde slö och slapp akterut. Dess balanshjul snurrade inte ens. Någon gång ibland vred den sig runt. Visst längtade vi efter julbordets fröjder. Men i denna värme orkade man knappt tänka på mat. Möjligtvis något kallt att dricka. Isskåp hade vi inget. ”Dopp i grytan” var desto hetare. Den nyslaktade grisen kändes, som om den inte var riktigt död. Jul, och andra helger f.ö., till sjöss är ganska långtråkiga. Man skall helga vilodagen bevars. Vi hade emellertid ett väl sorterat bibliotek, så det var bara att läsa. Andra fritidsaktiviteter var beklädnadsvård, segelduksbroderier, lyssna på raspiga grammofonskivor, m.m. Någon tog efter ”Sails” att göra en modell av *AR*. Segelmakaren kallades för ”Sails” och han var en skicklig modellbyggare. Modellen lirkades med oändligt tålmod och fingerfärdighet i en tom romflaska. Dessa hade genomskinligt glas och var något större än t.ex. whiskyflaskor modell JW. Dessa alster kallade vi för enkelhetens skull ”flaskskutor”. På vår engelska översatte vi det till ”bottleships”. Under vårt hamnliggande i Baltimore gick vi en

kväll i land och försökte sälja en sådan flaskskuta. Eftersom en tidning varit nere och tagit fotografier av fartyget och skrivit en artikel om det, tyckte vi, att vi skulle försöka göra pressen intresserad av att köpa ett, som vi uttryckte det, "bottle-ship". Eftersom det var krig på gång, hade de annat i tankarna och trodde, att vi ville sälja ett battle-ship – ett slagskepp. Man visade oss försynt men bestämt på dörren och önskade oss lycka till någon annanstans. "Någon annanstans" befanns vara en helpension för självförsörjande unga damer. Madamen, som tog emot oss, granskade oss misstänksamt. Hon förstod visserligen vårt ärende, men när vi erbjöd flaskmodellen i utbyte, förstod hon sig plötsligt inte på konst och modellbyggen det allra minsta. I varje fall var det ingen, som var intresserad av att erbjuda sina tjänster mot en tomflaska. Nästa "någon annanstans" var det egna fartyget. Billigast och tryggest så.

Resan nordvärt över Sydatlanten blev något jobbigare än nerresan. Vi låg på kryss för det mesta. Vindarna varierade både i riktning och styrka. Det gick egentligen ingen nöd på oss. Gott om motion, Skutan måste vara i god trim, tills vi kom hem till Sverige. Vi skrapade och målade. Det allra tråkigaste och till synes mest hopplösa, var att stena däck. Däckplankorna bestod av "pitch-pine" som den amerikanska furan kallas. De blev glänsande trävita och en verklig fröjd för ögat. Det är en oskriven lag, att ett fartyg skall vara rent och i god trim vid ankomsten till hamn. Det kan tyckas meningslöst att lägga ner så mycket arbete, när sedan fartyget bara efter någon dag i hamn ser ut som ett rörigt skrotupplag.

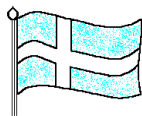
När vi passerade ekvatorn, hölls linjedop enligt traditionerna. De allra flesta av oss visste inte ens vad "linjen" var för något. De äldre och salta gossarna hjälpte med förtjusning till att förrätta dopet inför "Havens Allsmäktige Härskare, Neptunus". Sails satt på sin tron med trassel och blånor som skägg och yvig kalufs. Vid sin sida hade han sin späda Drottning, en flerårselev med liten kroppsbyggnad. 2:e styrman föreställde att vara läkare. Han kollade att vi var vid god hälsa, ett måste för att få tillträde till Neptuni domäner. En barberare hade i uppdrag att snygga till oss i håret. En av eleverna var mycket stolt över sin yviga man, som nu avlägsnades helt bryskt. Han tröstades emellertid av att håret växer allt vad det hinner på sex månader. En kikare hade tillverkats av två tombuteljer. I den skulle man eventuellt kunna finna ekvatorn. Det fanns inte så mycket att se. Flaskorna var fyllda med saltlake och blicken blev sannerligen inte skarpare av det. Sved i ögonen gjorde det i alla fall. Den personliga integriteten hade för länge sedan blåst överbord. De, som eventuellt hade någon kvar, behandlades i badbassängen och renades för att behåga Deras majestäter på ett för dem tillfredsstäl-

lande sätt. Jag döptes till "Snörvlande Sälen". Av alla namn! Senare, efter dopet, tävlade man om att tufsa till sig i håret. Dagens skin-heads är välvärdade i jämförelse. Som traditionen bjuder, blev det lite festligare, sedan alla fått tillfälle att tvätta av sig tjärfläckar och träck från svinstian m.m. Många tyckte nog, att ceremonierna vid linjedopet med dess traditioner gott kunde slopas, eller åtminstone göra det trevligare för de inblandade. Det var då det.

Under våren 1940 täpptes Skagerack till för vidare fri sjöfart. Att med ett icke maskindrivet fartyg förirra sig upp bland minor och ubåtar kunde bara vara en absurd tanke. Vi hade brittiska undersåtar ombord: fyra elever och befälhavarens hustru. Med tanke på de krigförandes aggression mot civila sjömän, både neutrala och icke neutrala, beslöts att göra en deviation till Barbados i Västindien för att där avvakta vidare order. De fyra eleverna mönstrade av. Barbados tillhörde då det Brittiska samväldet och var således krigförande. Det enda som märktes av kriget där, var, att det var mörklägningspåbud. Befolkningen var ju mörklägd sedan födseln. Totalförmörkelse så att säga, stundom avbruten av ett blixtrande leende. Sockerrörsplantagen och mahognyträden var för oss nytt och imponerande. Vid framställning av melass och arrak, använde man den urpressade veden till att elda under pannorna. Tala om fullständigt utnyttjande. Båtbyggarna och möbelsnickarna avverkade mahognyträden, där de med tränad blick valde ut rätta profiler till spant, stävar och bordsben bl.a. Vår timmerman fick några bitar, som legat under vatten i 200 år. Dessa hade tillhört en slip, som ej mer användes. Av detta material tillverkade han klädkylor, fiddar och hyvlar. Handverktyg, som var sköna att hålla i och lätta att hantera. Ännu efter 50 år minns jag från Barbados den tjusiga slagern "Bei mir bist Du schön", som den sjöngs på dessa barer och klubbar samt på grammofon.

En typisk souvenir tog jag med mig hem. En hajkäpp. Det var en käpp med krycka, tillverkad av ryggkotorna från en haj. Ryggmärgen hade ersatts av en wire. Doppskon och toppänden var mörkt färgade. Stilig sak. När jag sedermera steg av på Stockholm C, hade jag käppen i handen för att den inte skulle skadas i sjösäcken. Jag blev något undrande, när en herre ville hjälpa mig ner för trappan från vagnen. Han trodde jag var synskadad. Käppen var vit! Missförståndet klarades upp. Det är tryggt att veta när medmänniskor, med alla sinnen i behåll, är beredda att ge en hand åt den, som någon gång behöver den. Efter cirka 14 dagar lämnade vi redan i Bridgetown och brassade för Bergen i Norge som destination.

Fortsättning följer



FLAGGAN I TOPP

December

5 Lars Bergström	75	O
12 Thorbjörn Roupé	75	O
18 Owe Staaf	70	O
24 Lars-Olof Johnson	70	S
26 Björn Elfström	75	O

Januari

9 Göran Granath	70	O
10 Hans Sunesson	75	S
10 Måns Sunesson	75	S
18 Bengt Sjöberg	75	O
24 Fredrik Hultin	50	O
30 Sven-Erling Mattsson	75	O

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

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
Vestkusten	Ola Manhed	031-93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

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