



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 87	Redaktion	Ansvarig utgivare	November
Nr 4	Sven Dagberg	Sten Gattberg	2019
	Claes Planthaber		
	Lars Bergman		

KAPTEN HAR ORDET

Rydbergsgastar!

Hösten inleddes med segling i Skeppsholmsgården nyinköpta koster *Lina*. De elva Gastarna räckte inte riktigt till för att segla *Shamrock* men ett par fina timmar under segel på Saltsjön mellan Skeppsholmen, Djurgården och Gamla Stan var belöningen. I sakta makt njöt vi av seglingen i kvällen och gemenskapen – stunden som gjord för diverse ”skepparhistorier”!

Vår mångårige och uppskattade redaktör för *Skeppsorder* har meddelat att han inte längre kan fortsätta med det viktiga arbetet att skapa vårt medlemsblad. Stort tack, Sven!

Lars Bergman, vår förre redaktör, svarade snabbt på min förfrågan om att, åtminstone tillfälligt, hoppa in i den lilla redaktionskommittén tillsammans med Kocken – Claes Planthaber.

Skeppsorder är mycket viktigt för Besättningens sammanhållning och fortlevnad. Jag efterlyser förstärkning till redaktionskommittén och ber intresserade att kontakta mig eller I.Styrman. Vi har även en hemsida som behöver hållas uppdaterad så även en webbredaktör som kan utveckla hemsidan efterlyses. Tveka inte att hjälpa Besättningen!

Nu är det mindre än tio år till Besättningens 100-årsdag. Befälet försöker hitta nya rutiner för Årsmönstringen sedan vi tvingats bort från Alberget. Vi återkommer närmare 1 maj.

Förutom *Skeppsorder* är Backlagen det som utgör kittet i vår verksamhet. Ostkustens Backlag möts den 25 november med föredrag om ett modernt fraktsegelfartyg.

Kom och möt likasinnade, lyssna till föredrag eller se en film kring en bit mat.

HMS *Gladan* och s.v. *Älva* styr nu sydvart på sina utbildningsexpeditioner runt Kanarieöarna. *Barkskeppet Gunnilla* seglar ut på Atlanten med sina elever. Ett bevis på att utbildning under segel fortfarande behövs, lockar och bedrivs.

REKRYTERA MERA! – uppmanas Gastarna göra. Nästa generation är efterfrågad!

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

Sten Gattberg

Kalendarium

Ostkustens Backlag	27 januari, 16 mars
Vestkustens Backlag	enligt senare order
Manusstopp <i>Skeppsorder</i> nr 1/2020	6 februari

Batavias förlisning

Den holländska ostindiefararen *Batavias* förlisning den 5 juni 1629 blev ett fruktansvärt blodigt drama med hänsynslösa mysterier i besättningen. Den här artikeln baseras till största delen på Evan McHughs bok *Shipwrecks*, presenterad i *Skeppsorder* nr 4/2018.

Det holländska fartyget *Batavias* förlisning blev ett av de mest dramatiska och omskrivna skeppsbrotten framför allt på grund av de makabra händelserna efter själva grundstötningen. Det skeppsbrottet har beskrivits i ett stort antal skrifter. Den första torde vara commandeuren Francisco Pelsaerts efterlämnade journal, *Ongeluckige voyagie van 't schip Batavia nac de Oost-Indien*, som gavs ut 1647.

Det holländska ostindiska kompaniet hade nog inte tänkt igenom personvalet så noga när de valde en råbarkad sjöbuse begiven på starka drycker till skeppare och en korrupt apotekare på rymmen till superkarg på ett fartyg med mycket värdefull last och mer än hundra passagerare.

Batavia var ett nybyggt vackert fartyg prytt med skulpturer från för till akter och skulle segla som flaggskepp i en konvoj med två andra fartyg till Batavia under befäl av commandeur och opperkoopman (senior superkarg), Francisco Pelsaert. Befälhavare på *Batavia* var kapten Ariaen Jacobsz. Det var två herrar som redan under en tidigare resa råkat rejält i luven på varandra och kapten Jacobsz uppskattade inte att behöva segla under Pelsaerts befäl. Ombord i *Batavia* fanns även en onderkoopman (undersuperkarg), Jeronimus Cornelisz. Han var en korrupt apotekare, som flydde från Nederländerna för att undvika arrestering för hädelse.

Ombord fanns över 300 personer varav ett fyrtiotal soldater och mer än hundra passagerare när fartyget lättade i slutet av april 1629.

Jacobsz och Cornelisz hade börjat planera ett myteri för att göra sig av med Pelsaert, soldaterna och passagerarna och överta fartyget och dess mycket värdefulla last. De började med att efter uppehållet i Kapstaden ändra kurs för att komma från de andra fartygen i konvojen och följde Brouwers rutt österut. Man hade värvat en grupp pålitliga besättningsmedlemmar att medverka i myteriet, men innan de lyckades komma igång så gick de på grund bland reven i Houtman Abrolhos utanför Australiens västkust den 5 juni. De hade kanske ägnat för mycket tankar på myteriet att de slarvat med navigeringen?

Batavia började snabbt brytas sönder i det allt hårdare vädret och många drunknade. Med hjälp av skeppsbåtarna lyckades man dock rädda 180 personer och en del proviant och vatten i land på ett par små öar. Det fanns inget vatten på öarna och Pelsaert och Jacobz gav sig av i två båtar med 45 man för att söka vatten och undsättning.

De lyckades ta sig fram till staden Batavia för att begära hjälp. Kapten Jacobsz sattes i fängelse för att ha satt sitt värdefulla fartyg på grund och Pelsaert återvände med fartyget *Sardam* för att undsätta de överlevande.

Under tiden hade Cornelisz övertagit kommandot över de överlevande på öarna. Han hade inte gett upp tanken på att fullfölja planerna på myteri, bärga så mycket som möjligt av den värdefulla lasten och överrumpla undsättningsfartyget och överta det.

Cornelisz kunde räkna med ett trettiotal pålitliga myterister varav en hård kärna på tio man. Mot sig hade han fyrtio soldater, men de hade han gjort sig av med genom att skicka dem på en expedition till en större ö längre bort för att söka efter vatten. De hade inte fått ta med sig sina vapen. Sedan övergav han dem där och började att med hjälp av sina myterister systematiskt och hänsynslöst mörda de övriga på öarna.

Soldaterna hade funnit vatten på sin ö och klarade sig bra. De hade lyckats bygga båtar och där fanns gott om fisk och annat byte, som lätt kunde fångas. De hade börjat ana vad som skedde på de andra öarna och var på sin vakt. Cornelisz, som var rädd att soldaterna skulle kunna varna undsättningsfartyget, försökte överrumpla dem, men soldaterna under sin ledare Wiebbe Hayes var förberedda och kunde försvara sig trots att de inte hade kvar sina vapen.

Den 17 september närmade sig Pelsaert med undsättningsfartyget *Sardam* och när de blev upptäckta blev det en kapprodd mellan myteristerna med Cornelisz och soldaterna med Wiebbe Hayes. Soldaterna kom först och Hayes lyckades övertyga Pelsaert om vad Cornelisz hade haft för sig. Det gjorde att Cornelisz och myteristerna blev satta i bojar så fort de kom ombord. Sedan lät Pelsaert beväpna soldaterna och med deras hjälp arresterade man de myterister som fanns kvar på öarna.

Pelsaert bedömde att det skulle vara för riskabelt att ta med sig Cornelisz och de värsta myteristerna på *Sardam*. Därför förrättades rättegång och dom på öarna. Det holländska rättssystemet var grymt i förhållande till modern praxis, men effektivt. Cornelisz och de värsta myteristerna avrättades, medan de övriga togs med till Batavia för bestraffning där. *Sardam* ankrade slutligen vid Batavia den 5 december.

Av de ursprungliga 315 ombord hade 40 dött av umbäranden, 47 hade följt med båtarna till Batavia, 47 hade räddat sig på Wiebbe Hayes ö. Myteristerna var 37 st. Några kvinnor hade skonats för att bli sexuellt utnyttjade. Av de övriga 135 hade 125 mördats.



En replik av *Batavia* byggdes slutet av 1990-talet i Holland och skeppades till Australien, där det fungerade som flaggskepp för den holländska truppen vid OS 2000. Den finns nu i Batavialand, ett museum i Lelystad i Holland. Fynd från fartyget inklusive delar av skrovet finns i Shipwreck Museum i Freemantle i Australien.

Sven Dagberg



Abraham Rydberg – ett okänt foto

Ett brev kom från John E. Persson i Brantevik. John är en riktig sjöfarare, mest som telegrafist, och författare men framförallt arkivforskare. Som sådan har han skrivit "Dödens Roulette – Svenska fartyg i allierad charter 1940 -1945" som är en sammanställning av alla svenska fartyg som seglade "utanför spärren". Dels är det skildringar och dels är det noga utforskade färdplaner med avgångs-och ankomsthavnar, och i vilka konvojer fartygen seglade i under andra världskriget. Boken är utgiven av förlaget Breakwater Publishing.

I brevet låg ett fotografi med 4-mastbarken *Abraham Rydberg* (III) under segel med påmålade neutralitetsflaggor på utsidan. På baksidan har befälhavare kapten Oscar Malmberg skrivit en dedikation till den svenske sjömannen Harald Lund (född Jönsson). Han anger att det är "4-mbarken som på utsegling från Portland, ME, USA sensommaren 1941. Destination Santos, Brasilien."

Sjökapten Oscar Malmberg tog befälet över 4-mastbarken efter sjökapten Sten Hallström 1937. Oscar var då bara 27 år men med nio års segelfartygserfarenhet, senast som 1:e styrman på *Abraham Rydberg*. Seglingarna på Australien fortsatte men krigsåret 1940 lastade hon foderkakor i La Plata, Argentina. *Abraham Rydberg* var på hemväg till

Göteborg när kapten Malmberg den 19 april fick telegrafisk order att vända. Krigshändelserna hade placerat *Abraham Rydberg* "utanför spärren" och kursen sattes mot USA. 1943 såldes barken till Portugal.

Fotografiet med *Abraham Rydberg* hittade John i en av pappershögar, med rasvinkel. Hur den hamnat där är obekant men kan ha medföljt diverse dokument som John använt sig av när han forskade om konvojer med svenska handelsfartyg. John har plockat fram Sjömansregistret om Harald Lund där det framgår att han var född 1917 och började segla 1932. Harald Lund seglade troligen inte i *Abraham Rydberg*. 1941 mönstrade Harald av Transatlantics m.s. *Tennaren* i Baltimore. 1943 mönstrade han i New York i m.s. *Gulf of México* som matros (A B). Harald Lund fortsatte i amerikanska fartyg till 1948 och mönstrade därefter i m.s. *Rosa Thordén* i New York 1949. Vid 48 års ålder tog han styrmansexamen 1965.

Vår avsikt är nu att göra en snygg kopia och trycka upp bilden som vykort eller korrespondenskort och lägga det till försäljning genom Slabbkistan.

Sten Gattberg

Välgjorda modeller till salu

Två modeller av skonerten *Gladan* finns tillsammans med ett antal fartygsmodeller, varav två ra-

diostyrda, till salu hos sjökaptén John Berlin, Lidingö.

Det är Johns pappa som tillverkat de flesta modellerna antingen hemma eller med hjälp av åtta modellbyggare i Estland.

Det är två varianter av *Gladan*, en lite äldre antagligen modell från Billing Boats, och en något enklare. Därutöver har John två modeller (varav en radiostyrd) av tyska kryssaren *Emden*, en rysk 1800-tals bestyckad *segelfregatt* (fartyget byggt på Ekensberg Varv i Stockholm), en *Colin Archer* räddningsbåt, en Saléns m.s. *San Blas*, en *roslagsvedskuta* och några till.

Intresserade kan kontakta John Berlin på mobil 0707-94 05 47



Under överbramsegel och tre-tungad flagg

Klämkäck beskrivning av nyttan med segelfartygsutbildning. Okänt ursprung, troligen från början av 1930-talet.

Av löjtnant T.Sahlin

Alle man – reva märssegel! Vid nagelbänkarna och vantstegarna i lovart tränga sig vitklädda, brunbar-kade skeppsgossar.

Märgastar – ett rev – äntra upp! Som i ett vinande kryllar märgastarna till väders, en grupp på varje topp. De bara fötterna gripa som klor i vevlingarna. I samma sekund stå däcksgastarna klara i lovarts märsbrassar, däckskorpraler stå färdiga vid märsfallen, var och en vid sin topp.

Loss märsboliner och bramskot – hal' upp i bras-sarna – fira märsfallen! De bastanta märsrånna sjunka snabbt neråt. Märsseglen, befriade från bolinernas utspännande grepp, börja leva i vinden allt efter som lovarts brassar anhalas.

Hala revtaljorna! Lika snabbt som märgastarna hunnit upp för undervanten, lika snabbt är märsrån nerfirad och märgastarna kunna ligga ut på rån. Den 16-årige märskorpralen känner sitt ansvar och springer snabbt ut på rån. Innan den siste gästen kommit på sin plats i mitten av seglet, med fötterna i perten, är märskorpralen på sin plats, sittande gränse över rånocken.

När revtaljorna halades sträcktes undre delen av seglet uppåt, så att ett långsgående veck av seglet blev löst hängande under rån. Första revet tages in. På rånockarna skäras stickbultar genom revlöddrorna i seglets stående lik och fastgöres till rån. Tvärs över hela seglets bredd sitta revbanden, parallella med råliket, ett för varje rev. Märgastarna lyfta upp första revet till rån och göra fast det med revsejsingarna.

Räck märsfallen! dundrar det nerifrån. Snabbt äntra märgastarna in och svinga sig ledigt ner för vanten och förstärka däcksgastarna, som med krökta ryggar hala märsfallen. Bramseglen, som under revningen stått fyllda högt över märgastarnas huvuden, få nu sällskap av de uppsträckta märsseglen. Men ett gapade gatt mellan bramseglen och märsrånna förkunnar att ett rev tagits in. Tätt under märsrån, på akterkant, sitter det intagna revet, som ett veck på en för lång skjortärm.

Flämtande av farten och spänningen vid den endast minutlånga färden till väders se nu märgastarna med belåtenhet att ännu äro inte alla märssegel på *Jarramas*, konkurrenten, klara. *Najaden* har vunnit denna kapprevning. Knappt har blodet i ådrorna återtagit sin normala fart förrän nästa order signaleras från avdelningschefen, *Klart att bärga bramseglen!* Bramgastarna lura vid vantstegarna.

Det är liv och god sport över segelmanövrerna på flottans övnings skepp. Revningar omväxla med märssegelsskiftningar, genomvinds- och undanvindsvändningar tura, segelbärgning och segelsättning utföras på rekordsnabba tider. Det berättas att en lots i utländsk hamn, som med stigande oro såg ankarplatsen hastigt närma sig, icke kunde uraktlåta att fråga när segelbärgningen egentligen skulle börja. Den stora besättningen, 120 man på *Najaden* och *Jarramas*, klarar utan vidare samtidiga bärgningar på alla topparna.

Traditioner från segelflottornas sedan länge flydda glansdagar vårdas ömt på flottans råseglare. Riggar äro kopierade efter de gamla fregatternas och korvetternas ärevärdiga tacklingar. De stora, enkla märsseglen återfinnas ej på andra seglande fartyg i våra dagar. Ledsegelns dragande segelmassor sättas



Najaden ca 1934

i gott fördevindsväder – nu som förr. De flygande överbramseglen sättas genom att rån med segel och allt – väl beslaget – hissas upp från däck till sin luftiga plats och på ett givet tecken ryckes ut, skottas och sträcker upp, samtidigt och sekundsnabbt på alla tre topparna. En enastående vacker syn! Den löpande tacklingen skär genom knektar, gatt och block på samma sätt som den gjort i nära nog flera hundra år. Urgamla kommandorop, varpå en provkarta inledningsvis lämnats, användas ännu i dag – därför att de är ändamålsenliga.



af Chapman

Den nya tiden har dock inte gått omärkligt förbi. Så är *af Chapman*, 250 mans besättning, en modern fullriggare med dubbla märssigel och betydligt enklare rigganordningar överlag. Detta fartyg lämpar sig på grund av sin storlek för långseglingar och har årligen fört sina ungdomliga besättningar till Medelhavet blåa vatten eller över till de nordamerikanska farvattnen. De mindre, till vilka även räknas briggen *Falken*, 50 mans besättning, ha fått nöja sig med saltstänken i Nordsjön och Östersjön.



Falken, utsegling från Åhus 6 augusti 1923

Särskilt på långfärderna begagnas tillfället till spännande kappseglingar. Det är så väl ordnat att *Najaden* och *Jarramas* äro så lika välseglande, att det beror på vaksamt aktgivande på väder och vind samt knep och finter vilken av dem som skall hemföra segern. Den yngste skeppsgossen ville gärna bidra med sin skjorta i riggen – om det kunde hjälpa.

Trots att besättningarna äro relativt stora får dock varje man, eller rättare sagt gosse, ty åldern håller sig omkring 16 år, en ovärderlig sjömansutbildning. Stark och sund blir den kropp, som är van att svinga sig till väders, högt över däcksplankorna. Modig, beslutsam och ansvarsmedveten blir den yngling, som i svåra situationer måste lita på sig själv, och på vars åtgöranden till väders eller på däck, andras liv och lem kunna bero.



Jarramas

Även på de moderna örlogsfartygen, fyllda av tekniska detaljer, kräves sjömanskap. Det är därför svenska flottan – jämte många andra – alltså vidmakthåller utbildningen å segelfartygen. En flotta utan *sjömän* kan intet utträta till sjöss.

Skeppsorders redaktion

Redaktionen söker medarbetare för att hjälpa Lars Bergman och Claes Planthaber genom att

- Medverka med texter eller idéer.
- Hjälpa till med att redigera tidningen.

Redigeringen görs med hjälp av personator med programmet Microsoft Word 2010. När ett nytt nummer av *Skeppsorder* är klart gör vi en PDF-fil som sänds till tryckeriet.

Ersättning av fyrmastbarken?

Fyrmastbarken *Abraham Rydberg* såldes till Portugal i januari 1943. Orsaken var att Stiftelsen ansåg sig nödsakad att nedlägga utbildningen så länge kriget pågick. Men redan året därpå synes diskussioner ha startat inom direktionen om möjligheten att anskaffa ett nytt fartyg.

Som vi vet resulterade detta i att *Sunbeam* köptes från England 1946. Fartyget var tänkt som en tillfällig lösning och döptes därför inte om till *Abraham Rydberg*, som sina föregångare.

Den åländske redaren Gustaf Erikson erbjöd i brev 13 december 1946 Stiftelsen att köpa fyrmastbarken *Moshulu* ”och eller” *Pommern*. *Moshulu* var då världens största segelfartyg. Hon var byggd som *Kurt* 1904 i Glasgow och mätte 5300 ton dödvikt. Hon låg upplagd i Norge i delvis nedriggast skick.

Detta brev fick till följd att sjökaptén Sam Svensson besiktigade *Pommern* i Mariehamn i slutet av maj 1947. Skrovet var i förstklassigt skick men mycket arbete skulle erfordras innan fartyget gick att använda som skolskepp, och elevantalet i ett nytt däckshus skulle begränsas till 20. Att förlänga halvdäck eller att bygga ett upphöjt midskeppsdäck som i *Abraham Rydberg* bedömdes bli för dyrt med tanke på fartygets höga ålder och därav begränsade kvarvarande livslängd.

Den 23 januari 1948 skriver Sam Svensson till Stiftelsen och berättar att han fått brev från Alan Villiers, där Villiers föreslår *Pamir*, då under Nya Zeeländsk flagg, som ett lämpligt fartyg för Stiftelsen. En begäran till svenska utrikesdepartementet att diskret undersöka ifall *Pamir* är till salu görs i mars 1948; och i maj meddelar UD ”förtroligt” att den Nya Zeeländska regeringen sannolikt kommer att återlämna fartyget till dess finske ägare.

I augusti 1948 antyder Edgar Erikson, som tagit över rederiverksamheten efter fadern Gustafs bortgång i augusti 1947, att han eventuellt kan tänka sig att sälja fyrmastbarken *Viking* till Stiftelsen. Med anledning av detta besiktigas *Viking* i London, först översiktligt av Sam Svensson, då befälhavare i *Sunbeam* som låg i Dover, strax därefter mer ingående av Sten Hallström. Sam Svensson skriver

”Sammanfattningsvis synes skrovet vara i gott stånd utan större skador men lida av brist på underhåll. Trädäcken voro dåliga. Riggen var i stort sett god men krävde mycket arbete och nytt löpande gods. Under det stora halvdäcket finnes stor plats för många mans besättning. Fartyget är det enda i världen där man utan större ombyggnader kan bereda plats för ett 40-tal man. Det har vattenballast, ångvärmeledning, el-ljus och egen, ej hyrd radioutrustning.”

Hallström konstaterar i sin rapport

”Sammanfattningsvis anser jag fartyget i oväntat gott stånd och med jämförelse med den senaste Abraham Rydberg vid hemkomsten i betydligt mycket bättre skick, ... materialet i de delar jag kunnat se synas vara av ett slag, som vid avrostning ger mera ytrost än gravrost och liknande frätor och att tillräcklig plåttjocklek överallt finnes, med det underhåll, som man med ett större antal elever kan åstadkomma, skulle ... sättas i ett mycket gott skick samt att utrymmet under poopdäcket ger rikliga möjligheter till ändamålsenlig inredning för elever.”

Köp av *Viking* diskuterades, men åtminstone skeppsredaren Gunnar Carlsson, som ingick i Stiftelsens direktion, motsatte sig köpet å det bestämdaste.

”För det första anser jag det oklokt att, om man över huvud taget skall köpa ett segelfartyg, köpa det nu, då vi, efter allt att döma, gå emot en fallande konjunktur, som helt säkert kommer att leda till, att vi om några år kunna köpa ett skepp som Viking till bråkdelen av det pris, som begäres i dag. För det andra är det min övertygelse, att iordningställandet av ett gammalt skepp som Viking under nuvarande förhållanden vid varven skulle gå till kostnader, som kunna anses som i det närmaste prohibitiva för planens fullförande. För det tredje är det min övertygelse, att även om svårigheterna under punkt 1 och 2 kunde övervinnas, skulle det visa sig, att driften av ett fartyg som Viking skulle komma att medföra förluster, för vilkas täckande Rydbergska Stiftelsens nuvarande ekonomi icke skulle vara tillräckligt stark.”



FLAGGAN I TOPP

December

17 Björn Skeppström 75 O

Januari

1 Pelle Brandt 80 O

7 Sven-Erik Sandell 80 S

16 Olof Pipping 65 V

20 Bo Langley 90 V

31 Gunnar Bengtsson 95 O

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

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 2019 är 250 kr

SKEPPSORDERS REDAKTION

Lars Bergman

Sommarvindsvägen 14

133 32 Saltsjöbaden

E-post: lars.h.bergman@gmail.com

Telefon/sms: 070-590 44 23

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	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](mailto:info(at)rydbergsgastarna.se)

Hemsida www.rydbergsgastarna.se

Ekonomi, fakturor c/o Göran Granath

Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala