



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 76
Nr 1

Redaktion
Sven Dagberg
Lars Bergman
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

Februari
2008

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

God fortsättning på år 2008!

Det ljusnar! Så här in i februari märks det hur dagarna blir längre. Tiden närmar sig för vårustningar och planer för sommaren. Men än finns tid för sammankomster i Backlagen där minnen kan ge inspiration till kommande aktiviteter.

År 2007 var osedvanligt fyllt av segelfartygsaktiviteter –svårslaget men utmanande! Briggen *Tre Kronor af Stockholm* skall under sommaren i år göra sin jungfrusegling. Under juni och juli seglar hon till Helsingfors, Tallin, Riga, Visby med flera hamnar i södra Östersjön. (www.briggentrekronor.se)

Just nu finns inga planer på gemensam segling för Gastarnas del, men Befälet har varit i kontakt med *Föreningen Briggen Tre Kronor* för att utröna eventuellt samarbete mellan Föreningen och Gastarna. Kanske kan det leda fram till segling i briggen!

Ostindiska Compagniet planerar segling i österled med *Götheborg III*! Avsikten är att segla i Östersjön under juni, juli och augusti med besök bl a i Stockholm, Helsingfors och S:t Petersburg. Rekrytering av volontärer har påbörjats nu i januari. (www.soic.se)

Barken *Gunilla* seglar sin sedvanliga rutt med gymnasieelever från Öckerö. Antalet elevplatser ombord har ökat och till nästa läsår planerar skolan en ökning av seglingsperioderna. Det innebär att fler elever får segelfartygspraktik, men något kortare än hittills.

Från **Alberget** har kommit positiva signaler! Den nye ägaren, Bertil Carnehammar, välkomnar Rydbergsgastarna till sedvanlig årsmönstring den 1 maj (som i år sammanfaller med Kristi Himmelsfärdsdag).

Familjen Elinder har i många år välvilligt upplåtit minneslokalen och givit oss möjlighet att fortsätta mönstringstraditionen. Besättningen Rydbergsgästarna framför sitt stora tack till familjen Elinder för tillmötesgående under all de gångna åren, då Gästarna samlats på Alberget den 1 maj.

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

Sten Gattberg

OSTKUSTENS BACKLAG

samlades mangrant den 26 november i Drottning Victorias Örlogshem. Efter en stärkande middag redovisade George Mauroy resultatet av sitt arbete under vårens jubileumssegling med *Gladan*. Visst hade vi sett honom smyga runt såväl på som under däck med kamera, mot slutet t.o.m. till väders, men att det skulle bli en sådan trevlig film hade väl ingen vågat hoppas på. Under femtiotre minuter fick de närvarande åter uppleva känslan att vara till sjöss under segel med allt vad det innebär. Hämta mat i rangliga plåtkärl, spola däck och putsa mässing, skala potatis, sätta och bärga segel, slita i ankarspelet, och emellanåt bara njuta av seglingen, i regn och solsken. Vi får hoppas att även de andra backlagen får förmånen att se denna film.

Lasse Bergman

VESTKUSTENS BACKLAG



Tremastkonaren Ingo

Vid backlagets sammankomst på Nya Varvet den 4 november redogjorde Staffan Wilske för tremastskonaren Ingos historia. Han hade tillsammans med två andra erfarna sjökaptener, Maria Björnstam och Per Henriksson, gjort en fallstudie om *Ingo* i anslutning till 10-poängskursen "Båtar, fartyg och skepp" vid Göteborgs Universitet.

Syftet med fallstudien är att dokumentera Ingos historia och öden från byggnationen fram till idag, samt att försöka dokumentera hur hon såg ut vid leveransen 1922.

Fallstudien "3-mastskonaren Ingo — Ett seglande kulturarv" har publicerats i en läsvärd skrift på 56 sidor, som kommer att finnas i Rydbergsgästarnas arkiv.

Ingo är idag en K-märkt och traditionsfartygsklassad 3-mastskonare hemmahörande i Göteborg. Ägare är Stiftelsen för Skonaren Ingo. *Ingo* har haft många olika hemmahämnar på såväl ost- som västkusten och i Vänern. Namnet har hela tiden varit detsamma. Under sommarhalvåret seglar *Ingo* nu med lägerskolor, charter och medlemsseglingar till olika hamnar både i Sverige och utomlands. I stort sett allt arbete ombord och iland sker i ideell regi.

Ingo byggdes 1922 i Sjötorp och seglade i fraktfart ända fram till 1976 med undantag av åren 1951-1963 då hon deltog i sillfisket vid Island. År 1976 låg hon upplagd till salu i Sjötorp då riggarfirman Albrechtson-Hasse AB i Göteborg köpte henne och tog henne till Göteborg. Meningen var att hon skulle användas som utbildnings- och rekreationsfartyg för företagets personal och hon överfördes så småningom till en personalstiftelse. Företaget såldes vid ägarens död till Nicoverken, som gick i konkurs 1981. *Ingo* blev efter konkursen kvar i personalstiftelsen och då denna upplöstes så bildades den nya Stiftelsen för skonaren Ingo.

Skriften innehåller livfulla berättelser om livet ombord från besättningsmedlemmar under såväl fraktfart som fiskeresor.

Sven Dagberg

BREV FRÅN BJÖRN ATTERBERG

I den vintriga våren 1976 rustades HM Skonert *Gladan* för Atlantsegling. Besättningen skulle utgöras av Rydbergsgästar, rekryterade och uttagna av Inspektör Bengt Hedlund. Befäl och meniga handplockades lika noggrant av Marinstaben tillsammans med nämnde fartygschefen, under-teknad Sten Gattberg. Anledningen till denna segling, var kappsegling – OP SAIL '76 – med anledning av 200 årsfirandet av Förenta Staterna (USA). För första gången sedan 1956 skulle en svensk skonert segla över Atlanten.

Färdplanen bestämdes och avsegling från Karlskrona skedde den 14 april genom Kielkanalen till Plymouth. Därifrån kappsegling till Santa Cruz de Tenerife för fortsatt kappsegling till Bermuda. Tredje benet gick till Newport, Rhode Island. Höjdpunkten blev den 4 juli med paradsegling uppför Hudson River tillsammans med 200 segelfartyg. Hemseglingen gick från Boston till Plymouth som fjärde kappseglingsbenet. Sedan snabb segling hem till Karlskrona via Göteborg där Rydbergska Stiftelsen och Chefen för Marinen inspekterade.

Under rustningen fick jag brev från Björn Atterberg som ju seglat i Västindien både 1953-54 och 1954-55. När jag nu hittat det igen, vill jag inte undanhålla Gästarna den erfarna Björns tankar och minnen.

"Broder Sten,

Jag har tänkt på Dig och Ditt kommande jobb att segla ut på den aviserade kappseglingen runt Atlanten. Ibland skulle jag vilja vara med, men lika ofta tar åldern ut sin rätt och man suckar resignerat: Nej fy fan!

Då tänker jag väl mest på första biten som kan vara nog så besvärlig i april månad. Jag lånade extra tjocka kläder åt eleverna för Nordsjön och ned till Spanien, och hade sen möjlighet att lämna tillbaka dem på Älvsånabben. Och sen sa dom på beklädnadsförrådet: "Va i herrans namn gjort med kläderna!" Andra året hade vi extra ytterkavajer med hela resan, ty dom behövdes bäst när vi kom hem i mars!

Hoppas att Du får den hjälp Du behöver materiellt sett och att den psykiska pressen håller sig inom rimliga gränser. Alla skall ha sitt med i byken och det blir ju en del extra med civila elever.

Som Du kanske vet, tog vi ombord grisar före överresan. Jag byggde en liten stia framför halvdäcket in till däckshuset. Med tak i samma höjd som halvdäcket. Vi däckade med segelduk över och tog ombord ett par säckar sågspån eller kutterspån att lägga ut vid lämpliga tillfällen.

Grisarna levde gott på vad som blev över efter backlagen; dock att fimpar och tändstickor är rena döden.

Levande djur, omtanke om dem, sällskapet och den färska födan, allt gör att fördelarna överväger. Besvärligheterna vid slakten återstår. Slaktmask eller en lång, vass kniv inmanför strupen! Vispa ned blodet i en rostfri pyts, och Du har dom bästa blodplättarna! Det är ingen större skillnad mellan att ta död på en gris eller en två meters haj!

Har man grisstian på babordssidan är det bara portugiserna som kan bli förnärmade när dom lägger till om babord i bästa Vasco da Gama-stil – alla övriga kommer ju opp till styrbords fallrep.

Ja, det var mycket om grisar och Du har väl inte en tanke på att ta ombord någon nu i frysboxens tidevarv.

Hur har Du kunnat ordna det med segelmakeriet? Och reparationer ombord under resan? Det är en fråga som är allt överskuggande och den viktigaste kanske näst vattenrestriktioner och utportionering. En misslyckad passad, en veckas stiltje och Du behöver 30 dagar för att komma över.

Som Du såg av våra positioner gick vi över ganska långt sydvart och hade bra passad varje gång, men den här årstiden är en annan och passaden är troligare svagare. Åtminstone att döma av de reseskildringar som dyker upp i yacht-litteraturen. Jag kan inte ge några råd, jag vädrar bara mina

tankar! Och hjälp kan man alltid få, även om den här delen av Pölen är ganska tom. Vi fick hjälp av en Coast-Guard-Cutter, väderskepp, med att ta emot en blindtarm.

Har Du en läkare som kan kutta upp en buk? Vi hade en vetenskapare i stället för kirurg och han blev helt vansinnig när jag beordrade honom att göra klart för operation i gunrummet! Till fotogenlampans sken och ackompanjerad av 25 m/s ute! Som tur var fick vi förbindelse med väderskeppet. Över Göteborg Radio! Med 15 W bärbar radio.

Ja, broder, jag önskar Dig en segling utan större problem, och en god portion tur med Dig!

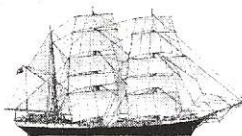
När Du kommer till Newport, kommer Du till de slättoppade skonarnas Mecca! Passa på och efterlys gamla saltingar på ålderdomshemmet och låt dom segla med om Du hinner.

Väl mött igen,
Vännen Björn"

Björns frågor och påpekande var som vanligt de rätta! Vi kappseglade, så motordrift var inte aktuell, varför vi ransonerade vatten för 40 dygn till sjöss och behövde 23 ut och 28 dygn hem över Atlanten. Läkarna var förvisso kapabla att "kutta", men vi slapp pröva dem! Vår radioutrustning var bra och vi hade goda förbindelser hela tiden. Den var så bra att Gladan utsågs att vara sambandsfartyg för deltagarna från Boston!

Hur det gick för Gladan med sina Rydbergselever, kan Du läsa i boken "Marinens skonorter, med Gladan och Falken de första 50 åren". Där hittar Du också Björns och flera av hans skeppskamraters skildringar från seglingen över Pölen på 50-talet. Har Du inte boken? Hör av Dig till 1:e styman eller undertecknad

Sten Gattberg



T/S GUNILLA

Tusen dygn till sjöss

På julafton rapporterade befälhavaren Peter Kaaling från Gunilla att under resan mellan Safi och Kap Verde så hade hon haft 1000 sjödygn på långresa. "Nu när vi kom fram till Räddningens Öar hade vi gjort precis 6 varv runt jorden (på ekvatorn)".

BRIGGEN TRE KRONOR

Pågående verksamhet

Briggen ligger nu vid Skeppsholmen och arbetet med inredning och installationer pågår för fullt.

Skeppsbyggmästaren Korhan Koman har upptäckt att det arbetet är väl så krävande som att få själva skrovet och riggen klara. Vid en bolagsstämma den 16 januari godkändes en emission av konvertibler för 9 MSEK för att säkra finansieringen av färdigställandet.

Planer för sommaren

I sommar är det dags för de första långseglingarna och planerna ser nu ut på följande sätt. Först ska man delta i evenemanget **Tre Seklers Flaggskepp** den 27 maj till 6 juni i Stockholm tillsammans med Wasamuseet och ostindiefararen *Götheborg*

Jungfruresan i juni och juli går i österled och besöker de viktiga hamnarna i våra grannländer, Sankt Petersburg, Helsinki, Tallinn och Riga. Målet är att lansera briggen som ambassadör för Östersjöregionen och skapa nya kontakter för att främja miljö, handel och ungdomar. Tillsammans med Sveriges ambassader och beskickningar.

FLYING CLIPPER

FEM ÅRS RENOVERING SLUT.

Vårt vackraste skolskepp har återvänt till sitt rätta element. Det är i dagarna 5 år sedan hon gick på varv på Salamis örlogsbas efter nära 30 år av förfall. Hoppet om hennes återuppståndelse har pendlat mellan svart skrotning och vitt segelskepp. Nu återuppstår hon som museum.

Under hösten meddelade dock vår kontaktman att förvandlingen till museum tycktes ha gått i stå, det föreföll vid tillfället inte arbetas på henne längre. Han sände några hjärtesnörpande foton på ett blåstrat men rostigt tomt skal. Hennes fribord som en gång i tiden var täckta av tunn, högkvalitativ cement som slipats med pimpsten och målats tre gånger, den sista gången med emaljfärg, var nu helt nakna men plåtarna förvånansvärt väl bibehållna. Under vattenlinjen var de flesta plåtarna bytta och täckta av rost. Skrovet var från början nitat, alla nya plåtar är svetsade. Bryggan och navhytten som

Einar Hansen lät bygga vid mesanmasten är borta. En ny konstruktion liknande en inbyggd brygga eller möjligen en kapp har tillkommit på den ursprungliga bryggans plats för om stormasten. T.o.m. galjonsfiguren är borta men märkligt nog inte pekets tackling.

Så – efter nyår – kom besked om att hon gått i sjön dagarna före jul. Friborden är vitmålade och undervattensskroppen röd. Alla plåtarbeten är slutförda och hon ligger vid en pir inne på örlogsbasen. Sannolikt saknar hon maskin eftersom propellerhysan är igenpluggad. Enligt planerna skall masterna komma på plats inom de närmaste månaderna, interiören målas en gång till och förhoppningsvis kommer hon någon gång under sommaren att förtöjas på sin slutstation som museum i Falliro-regionen och då bli tillgänglig för allmänheten. Men, som vår sagesman säger:

-To say the truth, in my opinion, knowing the way the navy works according H. S. Evgenidis, I don't think that these things will have finished earlier than the end of the year.

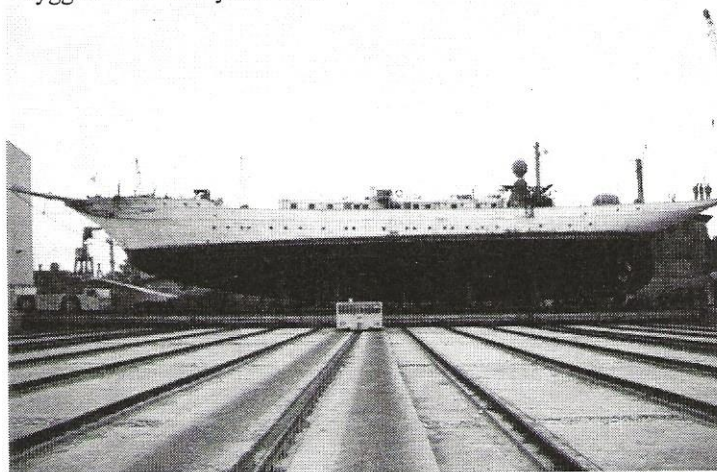
Han bör veta. Han är trots allt lt.commander i den grekiska flottan och bas för slipen Flying legat på alla dessa år.

Flying Clippers öde är nu således beseglat som jag befarade i Skeppsorder 1/2007.

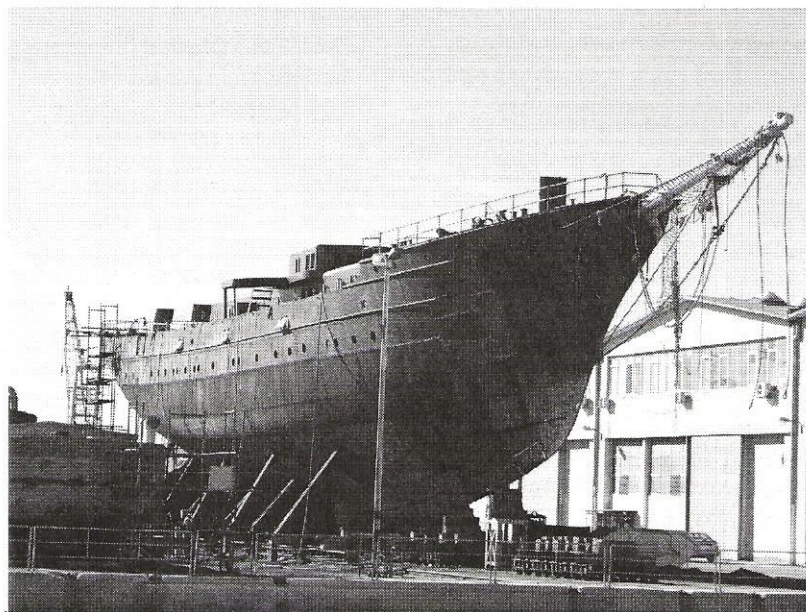
Hon har vare sig funktionen som seglande skepp eller utseende som Flying Clipper eller Sunbeam. Det är kanske dags för oss att kalla henne Evgenios Evgenidis. Men för oss som haft nöjet och förmånen att få segla i henne galler – med en särskild eloge till Einar Hansen:

*För flydda tider
och fjärran musik
För alltid Flying Clipper!*

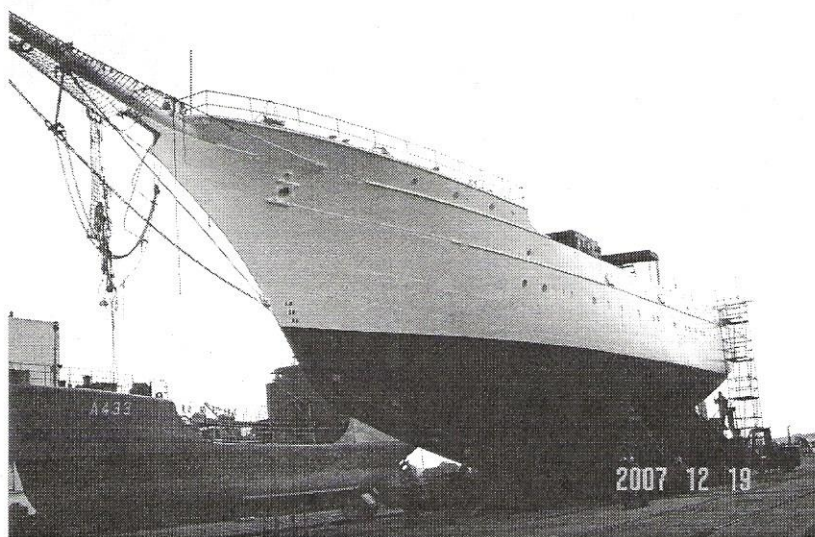
Tom Sjöholm
Flying Clippers Riobesättning



I dockan 2002



Hösten 2007



December 2007.

ATT VARA RYDBERGSGAST

Vi loggade 14 knop där vi jagades fram av en styv nordvästlig kuling. Atlantens ödsliga vidder hade sammansmält med natthimlens. Den grova sjön klev ibland ombord och vaskade rent. Skummet låg som en ständig hinna runt om oss. Vi var på resa från St. Thomas i den västindiska övärlden till Ponta del Gada på Azorerna.

Så började jag en uppsats i gymnasiet efter vår hemkomst från Flying Clippers Rioresa. Den beskriver ett stämningsslag man svårligen kan försättas i nu för tiden och kan passa som inledning till några reflexioner över privilegiet att få vara Rydbergsgast.

Att tala med Rydbergsgastar

För några år sedan mötte jag vår nu hädangångne skeppsbroder Fredrik Lüning vid ett av hans sällsynta besök i hemlandet. Vi pratade naturligtvis om gångna tider och han gav några flikar av sitt liv efter Flying. Hans upplevelser verkade kunna fylla en bok.

– Du har uppenbarligen mycket att berätta, sa jag.
– Ja, men ingen jävel vill ju lyssna, svarade han lite sorgset.

Hans konstaterande är lite av vårt dilemma. Vi har mycket att berätta men få som kan lyssna. Nu i juletid när mina vuxna barn var hemma försökte jag mig på en lägesbeskrivning vid brasan:

Vi hade en 18 meters sydvästan in över styrbords läring. Hon slingrade hårt i den brytande sjön. Vi styvhalade brassar och backstag, säkrade stöttetaljorna och gjorde klart för undanvindsvändning.

Barnen tittade milt överseende på mig.

– Jaha, drömmer du nu igen?

Åhörarna fattar inte vad vi säger; i deras fantasi finns inga bilder som svarar mot det vi berättar. Måhända drömde jag men vi behöver våra drömmar liksom vi behöver berättelser från fjärran horisonter. De väcker vår nyfikenhet och utforskarlust och därför behövs berättarna. Med Doris Lessings ord: "Det är berättaren som stimulerar vår fantasi som formar oss, skapar oss – på gott och ont. Det är våra berättelser, det är berättaren som skall vederkvicka oss när vi blir sargade, sårade, ja till och med krossade. Det är berättaren som skapar drömmar och myter, som är vår fågel Fenix, det vi är när vi är som bäst."

Tids nog är drömmarna förbi och man har kvar att vårda det man fått med sig och vara tacksam för det man upplevt men det skall fanken vara berättare när ingen lyssnar.

Turligt nog finns det ett forum genom vilket man kan kanalisera dessa sina bilder och stämninglägen. När vi Rydbergsgastar talar med varandra går vi in i ett rum där bilder från gångna tider täcker väggarna, där suset från förr går genom luften, där vi förstår och upplever utan förklarande ord. Och när vi möts där i berättelserna öppnar vi kanaler till uppdämda drömmar, till havets öppna vidder, brummet i riggen, sorlet under peket, den eteriska doften av canvas, tjära och salt, drömmar som så sällan får en chans men som vårt befäl gör sitt bästa att uppfylla.

Att segla med Rydbergsgastar

Jag har haft förmånen att få delta i tre gastseglingar: Skonerterna -97, Gunilla -00 och Gladan -07. Inför skonertseglingen -97 hade jag informerats om traditionen att alla skulle "upp över topparna" vid inmönstringen. Jag hade bestämt mig för att vara förste man upp och hade följaktligen lagt mig i hårdträning på Nautilus ett halvår i förväg. När ordern så kom stack jag till storvevlingarna bara för att finna att tre man var före mig. Först upp var en känd f.d. barnläkare som för upp mot toppen som en vessla. Efter honom kom en blivande sydlig backlagsförman tätt följd av en riggare från Göteborg. Riggarens shorts slog ut som en stridsflagg och skymde sikten men jag kunde konstatera att tempot var högt och hörde alla belåtet skrocka när de som medelålders gorillor hängde i puttingvanten och sedan for vidare upp för stängvanten. I vevlingarna under mig glammade gastar i parti och minut.

Det var själarnas förlösning och äventyrets återfödelse.

Marinens ordergång är något annorlunda än handelsflottans. Sålunda ropar fartygschefen ut sina avsikter i: "Gör klart att sätta storseglet", varpå 1:e officeren bekräftar genom att repetera ordern. Därpå följer "Sätt storseglet" som bekräftas med ny repetition. Därefter ger försten besättningen order. Slikt har Rydbergsgastar inte tid med. När den första ordern kom, den att göra klart, flög storseglet till väders. Vi är alla vuxna män utrustade med välfärdsmagar. När gastarna i rosig entusiasm satte segel brallades det i byxorna så att det stundtals lät som Haydns trumpetkonsert i mångfald. Allt skedde i sanslöst engagemang och frustande gemenskap. 1:e officeren svepte av sig båtmössan och torkade svetten ur pannan: "Förr sautan gubbar, Lyna er förr sautan!" Sådan har stämningen varit under båda skonertseglingarna och stambesättningarna har uttalat sitt stora nöje över att ha oss ombord.



Brallning!

De av oss som var med på andra skonertseglingen har säkert i färskt minne den oförglömliga etappen när vi girat norröver. Gladan började luta och snart drog vi iväg med skummet fräsande, lä reling i vattnet och känslan av frid och självförverkligande spred sig över däck. Nu äntligen hände det. Nu kom gamla handgrepp och färdigheter upp ur halvt igenslammade kunskapsdepåer.

Gunilla skulle gå från Öckerö till Stockholm och gastarna skulle embarkera i Oskarshamn. Jag hängde med från Öckerö och vi fick en fin resa till Bornholm. Under en sen krogsväng ventilerade en av mastskepparna sina dubier över att "ett gäng gubbar kanske med rollatorer och träben" skulle komma ombord i Oskarshamn ovetandes om att jag tillhörde gubbarna. Jag flinade inombords och rådde honom att avvakta. När vi kommit in till Stockholm erkände han med ett generat leende att det var den roligaste period han dittills hade varit med om ombord.

När historierna berättas, när vi trampar däck förstår alla den underliggande gemensamma grunden där känslan av glädje, tacksamhet, ödmjukhet, stolthet och förundran över vad vi fått eller får vara med om i seglande skepp, i stämmningslägen och i gemenskap är omistliga värden vi har med oss när vi en gång sitter där i gungstolen.

Att tala för Rydbergsgastarna

Vårt befäl har genom åren lotsat oss genom vatten där vi på det hela taget haft "fair winds and following seas". Problemet, åtminstone för oss i ett perifert sydligt backlag, är befälets anonymitet. Sannolikt är det få gästar som mött befälet "in persona". Själv tog jag mig samman och deltog i årsmönstringen 2007 och lärde en del om arbetsfördelning och de olika befattningshavarna. Efter fjorårets skonertsegling insåg jag att jag inte lärt tillräckligt. Vi – de gemene – fick tillfälle att hälsa vår nye kapten välkommen till slitgörat som befälhavare men det finns andra som sliter bakom honom. Vi har väl alla anat att det är så, men "man ser ofta utan att inse".

Några av dessa slitvargar vill jag lyfta fram:

1: e styrman

Åke Kindstedt blev backlagsförman i Ostkustens backlag 1995 och ledamot i befälet. Våra seglingar är hans förtjänst har jag senare lärt mig.

Skonertseglingen -97 fördelades vi på olika fartyg, Åke på Gladan och jag på Falken. Först vid skiftet av backlagsförman i sydkustens backlag 12 mars 1998 sågs vi därför första gången. Under andra skonertseglingen sågs vi "på riktigt". Jag noterade att bakom det grånande skägget döljer sig en skrovlig mustighet. Denna skrovliga mustighet kommer i dagen i boken "Marinens Skonorter". Hans kärlek till elementen får en lysande pregnans i en storm utanför Tanger under en Västindiensegling med Falken:

– Fy fan, vilket helvete!

På nyårsafton på Barbados brände han raketer så att skepparens stol gick åt skogen.

I en rökare utanför Bermuda är det "en jävla bonnkryss" och sedan sätter han oss på halster i ren Hitchcockstil genom att på sid. 93 "avsluta sina anteckningar av skäl som framgår senare". Sedan man gjort klart för hårt väder lämnar man Bermuda. Efter två dagar får fartygschefen, den legendariske Björn Atterberg, en rapport om att en blindtarm är på gång. Vädrät blir sämre och Atterberg berättar dråpligt och rutinerat om alla problem som en omöjlig blindtarmsoperation gav upphov till. Det fanns bl a ingen eter ombord. Händelsen fick en politiskt och sjöhistoriskt sanslös upplösning. I avsaknad av behörig amerikansk befattningshavare utfärdade Atterberg en order till ett US Coast

Guard-fartyg att ta ombord patienten och föra honom till Bermuda och så skedde! Att etern var slut fick sin förklaring i att "sjukis" använt hela lagret till att putsa mässingen i gunrumsinredningen. Historien får sitt slut först på sid. 209 där det framgår att blindtarmen var Åkes.

1997 blev denna raggiga brumbjörn 1: e styrman och har sedan dess skött sin rorstörn på ett synnerligen hedervärdigt sätt. Det är vår förhoppning att han skall göra det i många år till fri från blindtarmar och annat slikt.

2: e styrman

I 2: e styrmans åliggande ingår att vara redaktör för Skeppsorder, smörjmedlet förutan vilket besättningsmaskineriets kuggar skulle rotera. 1995 tog f d sjöofficersaspiranten från Falken -52, f d 1: e officeren i minsveparna, f d röjdykaren mm Sven Dagberg över det minst sagt delikata uppdraget att utan redaktionell erfarenhet ge Skeppsorder stadga och struktur. Och som han har gjort det! Dessutom med, enligt egen utsago, kort tid på segelfartyg. Det är med stor förväntan man ser fram mot nästa nummer och det är alltid ett nöje att läsa det. Jag har t o m fått förfrågan från utomstående om man kan prenumerera på tidningen. På sitt sätt är den ju ett stycke kulturhistoria. Allt sedan Sven tog uppdraget har han slitit ensam. 2004 kom Sture Nachtweij in som "redaktionshalva" och nu i dessa yttersta av dagar får vi besked om att Lasse Bergman, f d rydbergselev i Falken 1970, tillstötter. Sven har uttalat sin vilja att hålla ut ännu några år vilket vi tacksamt noterar!

Det finns fler att lyfta fram men befälet är som sagt ovan en smula anonymt. Man skulle önska att medlemsavgiften höjdes med 50: - så att det blev råd till en "befälets eriksgata" att besöka ett backlag per år.

Till er som håller igång oss och håller våra drömmar levande vill jag –förhoppningsvis utan att anses förmäten - göra mig till tolk för gästarna i alla backlag när jag säger tack för ert slit och tillägnar er sista versen i John Masefields "Sea-fever":

*I must go down to the seas again, to the vagrant
gipsy life,
To the gull's way and the wale's way where the
wind's like a whetted knife.
And all I ask is a merry yarn from a laughing fel-
low-rover,
And a quiet sleep and a sweet dream when the long
trick's over.*

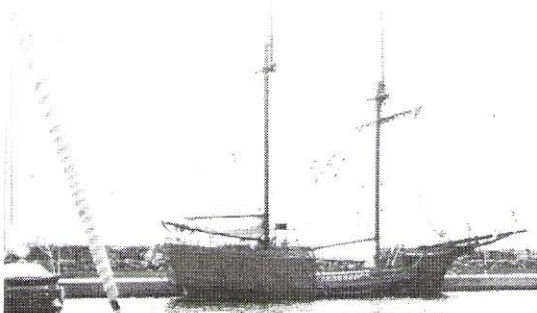
**Tom Sjöholm
Jubelgäst**

MINA MINNEN FRÅN WODNIK AV GDANSK

Man kan säga att jag seglat i Svensson Line, liksom jag även gått några resor med Johnson Line,

Från Johnsons har jag bara ljusa minnen, lika ljusa som från "Svensson Line" och WODNIK. Redaren var alltså Ingemar Svensson, Warszawa. Jag var väl engagerad i den båten under 1½ års tid, mitten av 90-talet med första avsegling från Kalmar till varv, sedan från Tenerife till Medelhavet och expeditionen i Västra Medelhavet.

Vid ett besök vid världsutställningen i Sevilla kunde jag besöka trogna kopior av Columbus första fartyg S:ta Maria, Pinta och Nina. Inte visste jag då när jag gick runt i dessa klassiker-repliker att jag själv skulle bli skeppare i en liknande carreta som de här 1400-talsbåtarna. Nu kanske några erinrar sig WODNIK som låg här i Kalmar i början av 90-talet och det luktade stekt sill om den varje morgon längs kajen. Varför låg hon i Kalmar undrar man. – Jo, vi hade en driftig entreprenör här – Ingemar Svensson – en av sönerna till en Kalmarbygdens lantbrukare. Denne Ingemar – en mycket driftig man, etablerad entreprenör i Warszawa redan på kommunisttiden. Där, hade han hittat en gammal präm i Gdynia som han låtit bygga om till en skuta, i siluetten modell just som Columbus fartyg och ungefär lika stor c:a 30x6 meter, 2 master, segel 200 kvm+bredflock 50, motor endast 80 hkr till denna 140- tonsbåt emellertid.



Det hände sig sålunda att jag fått i uppdrag att ta hand om båten första gången med ombordmönstring i Tenerife, Los Christianos. Och senare i Villefranche. Båda gångerna med sikte på Västindien.

Jag kunde ordna en gratisbiljett på flyget ned till södra Tenerife där alltså båten hade hamnat efter sin första resa från Polen med redaren själv som skeppare. Efter en ganska svår resa utefter europakusten var avsikten redan från början att segla till Västindien.

Redaren Ingemar hade fått fullt "Sjä" med sina polska byggprojekt och färjeambitioner Karlskrona-Polen. Minns Ni kanske färjan POMERANIA?. Vi försökte genomföra en provresa för att pejla

passagerarunderlag från Kalmar på 80-talet. Det här var i slutet på 80-talet, då "allt" upptänkligt var på gång. I övrigt var det i tiden dessförinnan som polska s.k. sjöfartsintressen var svårtydbara. Man gjorde bl. a. uppvaktningar till lokalpolitikerna i många kustkommuner och "utlovade" färjeförbindelser och eftersökte alla slags aktuella informationer i hamnarna. Man kunde då lätt sätta detta i samband samtida uppgifter om kartläggning av Sverige genom långtradarfolk o s v som skulle till Warszawapaktens kännedom. Det var alltså Pomerania som Ingemar chartrat från spanjorerna som BALANGA QUEEN och satt in som första färja Karlskrona-Gdynia.

Mot Västindien?

Näväl, - som jag berörde förut utgick den första resan med WODNIK från Los Christianos på Tenerife. När jag kom ned dit blev det en överraskning att båten legat 3 månader för ankar utanför den höga klippan väl utanför hamnen för att slippa hamnavgifter. Ombordvarande fyra polska besättningsmän inklusive båsen Henriks fru, som lagade mat, var ganska missmodiga och blev inte så litet tveksamma till mitt sagda uppdrag att snarast lätta och segla till Barbuda med båten för att etablera charter där enligt redaren. Det blev dock inte alls som planerat. Efter tre veckor på redden och reparerat där, provseglat, nödigt provianterat för överfarten och gjort egen val-safari var vi klara. Bunkern var så när helt slut och jag fick kryssa i motvind i dysan mellan Gran Canaria och Tenerife för att komma runt till Las Palmas. Båten i sig själv knirrade och knarrade och läckte som en riktig oldtimer i sjön, kändes stadig. .

Pengarna var slut redan efter bunkringen, men vi ville inte ge upp, startade en rundsegling bland de sju öarna; Samseglade någon vecka med barkskeppet Alexander von Humboldt, allt i grönt... Även med en känd windjammer från Holland,- på ständig världsomsegling- EUROPA, gjorde vi sällskap ett dygn.

Utan fungerande radar på Wodnik sökte vi på natten gå in för ankring på västsidan Gomera. Svart som säcken, men helt stiltje och ganska tjockt, vi försökte eka oss till med sirenen mot bergväggen och med lodet finna en lämplig ankarplats. Till slut uppenbarade sig klippan på några fartygslängders avstånd i strålkastarskenet.

På morgonen därefter låg båten tungt i vattnet, sjövattnet upp till durkarna! Vad?. Hade vi gått på grund? Men nej, upptäckte att kylvattenventilen i fartygssidan under backen, där hjälpkärran stod, - hade spruckit och vatten strömmat in den vägen. Gud ske lov, vi lagar bäst möjligt i brist på cement ombord. Besättningen börjar länsa med slang över sidan Allt artar sig för vidare atlantsegling. Men... båten läcker ändå trodde vi, där vi ligger i ökande

vind på västsidan av La Gomera, mitt i atlantdyningen. Vi länsar vilt kölen genom septic-tanken med den pumpen där. Efter en stund fullt igen i kölen! Kan ej köra hjälpkärran obegränsat, och batterierna svaga, tar ej riktigt laddning. Äntligen slår mig en talgdank. Polackerna hade slängt slangen översidan, men för långt ...- Blev hävertverkan när de stängde av och utan backventil blev det så här, fem timmars onödigt arbete.

Utän ny skeppskassa efter bunkringen i Las Palmas och efter vår rundsegling, - ja först erfor vi genast vid första avgången från Christianos att autopiloten strejkade och reservdelar inte fanns ombord. Bara att sätta den fåtaliga besättningen på rorstörnar, - modet att segla till Västindien minskade vartefter. *Mina polska medseglare tyckte dock att vi skulle sticka och sälja båten när lönen uteblivit flera månader. Helt förenligt med polska maffialagar....*

Åter till Medelhavet

Näväl, vi var runt i de olika turisthamnarna. Per telefon fick vi nu nya order, SEGLA TILL MEDELHAVET! Ingemar med familj skulle ombord där nu. Alltså destination Gibraltar. En förfrågan till La Palma om kajplats godtogs inte då vi inte kunde betala hamnavgift, vände i hamnhålet, och stävade norrut. En 5-dygns sväng mot Azorerna då vinden ej bar. Atlantiska högtrycket flyttade sig så småningom ostvärt och vi kom på ovasidan av det, fick litet vind norr om Madeira och vi blåste vidare med Portugisiska Nordan hyggligt mot Gibraltar för babords halsar. Tariffasidan gick vi in på, gropig sjö. Vi var tacksamma att inte ha hamnat i något Azoren-oväder trots varnande skidspetsar i cirrusmolnen. Vid Tariffa hade det förut blåst ostvindar, nu från väst, men strömmen kraftigt emot. Precis som i Amiralitetets Pilot står att sjöstoder kan förekomma när strömmen möter vinden här. Tariffa Radio vädervarnar.

Om själva ombordrutinen på vår skuta kan man kanske instämna i vad en långseglare beskrev: *Ännu en händelserik dag till havs, då ingenting har hänt.* En notering om att alla problem hanteras på ett segelfartyg vartefter de uppstår, oavsett svårighet och inte mycket att orda om.

Efter 30 dygn från Teneriffe seglar vi in i Gibraltar hamn en söndag., mycket stor. Ankrar upp utanför flygfältet, blir bortjagade av väldiga högtalare om landande plan, - skall bort och bomba Kadaffis tältläger.

Redaren Ingemar med fru och son får vi ro iland och hämta med dingens mitt i svarta natten det andra dygnet efter vår ankomst. Ingemar vill segla iväg genast. Polackerna protesterar, är trötta och vill ha sina löner. Men vi får fortsätta. Går till Ceuta och bunkrar och vidare till Aguilas och Cartagena (Nya Cartago) fin hamn och flottbas. Redarfru och

sonen sjösjuka till kojs några da'r, redaren obönhörlig, vill dra vidare.

Bekymren för Ingemar med Polen-färjan är nu överhängande och efter 3 veckors segling lämnar vi i sällskap för Madrid. Här underhandlas med spanjorerna och med nedflugen advokat från Göteborg om BALANGA QUEEN. Ingemar chartrar vidare en kort tid. Fick tillfälle att "göra" Madrid, inklusive att se mycket av det turistiska. Julen närmade sig, och jag reste hem i avvaktan på vidare order.

Mot Västindien igen?

Dessa kom på våren -95 och Wodnik hade seglats av redaren till Villefranche i närheten av Cannes. Hade eget hus i närheten av Prins Bertils' Åter samma visa SEGLA TILL VÄSTINDIEN! Besättningsmän saknades emellertid, måste söka några. Min svåger Jan och min syster Gunnel ställde upp och vi hyrde stor bil av Skeppsmäklare Höglund, Kalmar, för att fylla på med några matrosor i Warszawa. Skeppskassa fick vi på bildäck av Balanga Queen. Ingemar hade länsat enarmade banditerna ombord på sin båt och delade ut sedelpackarna och lösmynt på motorhuven på sin Mercedes före debarkeringen i Gdynia.

När vi kompletterat besättningen med tre polska grabbar tog vi vidare med Bröderna Höglunds hyrbil vägen sydvart genom Polen-Chechien-Österrike-Schweiz, Italien och slutligen Frankrike. Ingen Euro då minsann, ingen giltig valuta för oss. Vi fick klara oss på mager färdkost. Arma Höglunds bil. Hur skall jag få den tillbaks till Kalmar?

Fick lift ut till redan till den förankrade Wodnik. Med en barkass från en av clipper-fartygen, Ni vet - de seglande kryssningsfartygen som ägs av brysselsvensken Mikael Kraft som gjorde fina fastighetsaffärer på 90-talet. Omedelbart ville stand-bybesättningen ombord åka hem till Polen, De kände sig visst utarmade och trötta på att ha legat förankrade i 4 månader, där "rederiet" hade lämnat dem i lagunen. Men de fick följa med vidare till Marseille. Efter två dagar ger vi oss iväg för att som det var sagt installera en air-condition-anläggning. Ingemar hade förstått att det var lönlöst att locka USA-turister i Västindien ned i den bastuliknande miljön under däck i tropiska farvatten. Allt skulle vara beställt och klart. Seglingen, den första, avlöpte fint, den nya besättningen gjorde sig hemmastadd. Och vår kocka, Gunnel, fick sitt första eldprov, van att laga mat till egen stor familj med fem barn i ett tidigare liv. Hennes man, Jan, blev jungman och hökare och hade uppnått sina drömmars mål att gå till sjöss, - så jägmästare han hade blivit i 40 år istället. Jag märkte att det inte var helt klart detta med indiventen. Fanns redan ombord den hemmagjorda "klimatanläggningen" bestående av två frysboxar

fyllda med lös is och frysklampor. Med luftslangar ut/in och en cirkulationsfläkt. Det systemet fungerade inte helt enkelt, särskilt som hjälpkärran strejkade ibland och det blev fri vattenyta i boxarna när strömmen försvann. Ankarkättingen måste vändas, legat länge i boxen och rostat, mycket tunn i länken...-

Efter mycket dividerande med Polen skrinlades till slut alla planer på ny air-condition, blev "för dyrt" för redaren. Och jag tyckte till slut att vi borde komma iväg för att inte hamna i fel säsong vid målet.

En månad efter vår ombordkomst i Villefranche satte vi slutligen segel med Kanarieöarna som första delmål, liksom Columbus Stor proviantering på arabiska marknaden i Marseilles, bl. a. 30 rejåla limpor fick vi bagar'n att baka till avgången. Två djurkroppar till djupfrys.

Vi startade med att gå över Golfe du Lion, mycket båtar ut/in i Fos var jobbigt på natten, ingen ser våra ynka sidlanternor under segel och vindpress... Polackerna och Jan var bra på däck. Små missöden inträffade givetvis, bl.a. de vackra ingångsdörrarna mot kastellet fick sjöar och trycktes in med en smäll, styrman Bychec i vägen med blodvite. Det visade sig att dörrspeglarna hölls på plats av tunna lister, definitivt otillräckligt för oceansegling. På med utanpåliggande fanérskivor som vi tursamt hade ombord. Sedan en kyss av MISTRALLEN. Den kraftiga vinden från Alperna ut ur Rhone-dalen sätter fart på skutan söderut. Kockan fick lära sig att Medelhavet kan vara värre än Nordsjön. I närheten av Mallorca fick vi en tromb, dansade runt 56 gånger, kom i kusligt närhåll med en stor ryss som inte reagerade på kanal 16. Till slut slog vinden om snabbt, skörade stören rejält. F.d. stridsvagnspiloterna Marek Gogga och Michel Novicki upp i riggen barfota i vevlingarna och kuttade ner resterna... Vi fick återigen fel på huvudmotorn. Avgasutsläppet, oförklarligt ut rätt i sidan och utan plats under däck i motorrummet för en slangkrök, - blev resultatet att det kom vatten på cylinderna, särskilt när vi låg för styrbords halsar. Hade behövt ändras. Vetus-ventilen i sidan glappade i sjögången och fungerade inte som tänkt.—Jag har inte nämnt water-makern: ... krånglade redan nu, ...vi får reparera i Gibraltar!

Vi seglade in i Mahon, en vacker stad, "historiskt" hamninlopp. Stora och mäktiga försvarskonstruktioner ända från morenas tid.

Skeppskassan på drift?

Västvärt går seglingen, åter så småningom i Gibraltar. Ingen redare, ingen skeppskassa som vi blivit lovade., 14 dagar sedan vi fått ett livstecken. Skeppskassan givetvis sinad, sedelbuntarna från Balanga Queen var ganska tunna. Polska sjömännen oroliga, kan ej skicka hem pengar till familjerna

som var meningen. Samtliga ombord betraktar sig som anställda och börjar tvivla på det uppdrag jag förklarat för dem gällde. Ringer oupphörligt för kontakt med Ingemar. Precis som under förra resan vid Kanarieöarna på hösten föreslog polackerna mig att "enligt uppdrag" satsa på direktsegling till Västindien,...bära eller brista och sälja båten om vi inte fick vad som lovats, som ett slags gemensamt haveri, menade de var helt lagligt enligt polska sjö- och maffialagar. Men... som Ni vet så vill sjöfolk äta gott och mycket., tre mål per dag ville polackerna ha, vår kocka Gunnel blev litet olycklig, besättningen åt förvisso mer än hennes stora familj när det var som värst hemma. Det måste bli svältkost i fortsättningen. MEN VAR VAR INGEMAR?

Jo, äntligen besked. På sjukhus. Hade "varit på väg till oss med med proviant och skeppskassa." Men råkat ut för en "grym" bilolycka hemma i Polen; Skalat av biltaket – hamnat under ett lastbilsflak och undgått döden med en hårsman. Det sas att våra reda pengar spridits i vinden vid denna olycka, sedlarna flaxade iväg som efter ett misslyckat bankrån ur den ramponerade dokumentportföljen.

Vi hade inte annat att göra än att avvakta; Men i Gibraltar kunde vi ju inte stanna, dyra hamnavgifter och trist på redde, lång väg att ro, i synnerhet som vi inte fått gehör för en 3-meters gummibåt. Skulle inte ha stämt med 1400-talslooken med en sådan ombord.

I stället gav vi oss åter iväg ostvärt och sydvärt, slöseglade s.a.s. och gott nog för oss. Över till afrikasidan var lätt, besökte Melilla, den spanska besittningen i Marocko, som vi hör om idag måste instänglas för att försvåra för alla olyckliga flyktingar mot Europa. Drog oss uppåt till Almeria. Låg länge och försökte få bukt med vår strejkande motor innanför Cabo de Gata och mitt i natten beslöt vi söka hamn. Vi upptäckte att vi varit bevakade av Coast Guard som undrade vad vi gjorde så länge vid Cabo de Gata och fyra man hoppade ombord i sjön för en ordentlig koll i alla skrymslen. Vi förstod att de visste att vi varit i Melilla, men ändå var de mäktigt förvånade att komma ombord i denna carreta, trodde kanske inte sina ögon. Men vi hade nog sett rejält ålderdomliga ut där i diset i deras strålkastarsken. Som jag saknade en special över Almeria bad jag dem att gå före och lotsa oss in, vilket de gjorde ända till en kajplats nedanför hamnkommendantens kontor. Kommendanten fick jag träffa dagen därpå, helt OK, sa att han seglat på östersjöhamnar i sin ungdom och lossat ökensand i Helsingborg. Precis som jag själv en gång varit med om i Svenska Lloyd, så där hade vi gemensamma erfarenheter.

Han tipsade att vi skulle gå över bukten till Puerto Deportivo Aguadulce för att slippa yrkessjöfarten, som var ganska hård. (Färjehamn bl.a.).

... och i Aguadulce, "Varma Vattnet", blev sedan liggande där efter en månads rundseglande. Polackerna mer eller mindre utblottade utan lön och snart utan mat, dåligt fiske och skeppskassan tom. Vi tog oss före annonsera turer vid turishotellet. Några resor med tyskar gjorde vi till Mallorca men tullen kom med sina regulationer att vi inte hade tillstånd att gå i passagerarfart på detta sättet, med all rätt givetvis, men några pesetas fick vi ändå in.

Och så till slut kom redaren Ingemar ännu med sviter efter sin bilvrupa, hade tyvärr övergivit sitt projekt om charter i Västindien; Vi ordnade för att sköta båten med standby-besättning. Så än en gång var jag nere ett par månader och underhöll båten, frugan fick också vara med en omgång.

Vad jag vet idag är att WODNIK går på dykresor i Medelhavet i annan regi, seglar mycket kring Balearerna. Båten kom alltså aldrig riktigt iväg från vår uppläggningshamn. Har fortfarande Aguadulce som bas. Nyttjas mest av nyrika polska dykturister.

*Nedtecknat dec 2007
Sture Nachtweij*

VÅRA KAPLANER

Widar Hedin har avlidit

Besättningens kaplan under de senaste trettio eller fler åren, Widar Hedin, har avlidit. Under alla dessa år har han med få undantag hållit korum vid årsmönstringarna den 1:a maj på Alberget.

Widar Hedins jordfästning ägde rum i S:t Görans kyrka den 22 november. Fanvakt med Rydbergsgästarnas fana paraderade i kyrkan. Widar Hedin blev 91 år och var aktiv in i det sista.

De två senaste årsmönstringarna har han dock efterträtt av skärgårdsprästen Christer Björck.

Widar Hedins företrädare var den legendariske sjömansprästen Allan Christiernin, eller "fader Allan".

Allan Christiernin och Sjömanskyrkan

Allan Christiernin var pastorsdiakon, verksam vid Stadsmissionen i Stockholm när han 1928 vid 28 års ålder anställdes som vikarie vid Sjömanskyrkan, ett "vikariat" som kom att bli 38 år långt. Under hans tid som föreståndare blev Sjömanskyrkan och sedermera Sjömansinstitutet en välkänd institution. I Lars Carlzons skrift K75 är med Sjömansinstitutet finns mycket att läsa om Fader Allan.

Han var en färgstark och armstark herre, som tillsammans med sin hustru utvecklade och satte sin prägel på verksamheten. Han var också en framgångsrik "tiggare" och talade om tiggandet som en konst och en nådegåva. Han ställde upp snart sagt omöjliga mål, som när han drog igång insamlingen till det nya Sjömansinstitutet. 1938

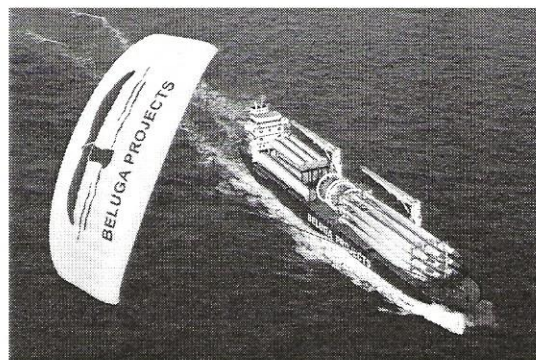
lyckades institutet köpa Saltsjöbanans pampiga stationshus vid Stadsgården, som byggdes om för att passa den nya verksamheten.

Även om han var stark och besegrade de flesta sjömännen i armbrytning så tog åldern så småningom ut sin rätt. En gång lär han ha tagit sin predikan en gång till vid gudstjänsten eftersom han glömt att han redan hållit den.

Sjömanskyrkan har nu flyttat sin verksamhet till nya lokaler i Frihamnen för att finnas närmare tillgänglig för de besättningarna. En lokal kommer också att finnas i den nya kryssningsterminalen. Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm tänker ändå behålla fastigheten vid Stadsgården i sin ägo.

Sven Dagberg

MODERN SEGELSJÖFART



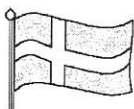
Källa: Beluga Group

Med allt högre bränslepriser och höjda miljökrav har segel åter blivit intressanta för sjöfarten.

Den 22 januari startade 10 000 tonnaren *MV Beluga SkySails* sin jungfruresa från Bremerhaven till Venezuela via den traditionella windjammerrutten söder om Azorerna. Hon har ett hjälpsegel i form av en 160 m² drake som beräknas minska bränsleförbrukningen med 10-35%. Draken släpps upp några hundra meter över havet där vinden är starkare. Seglet styrs med hjälp av ett datoriserat styrsystem på bryggan och en kontrollenhet som hänger under seglet. Det tyska företaget SkySails startade 2001 med att utveckla tekniken och konstruktionen har tidigare provats ut på mindre båtar och fartyg. Under 2008 avser man att börja serietillverkning av utrustningar på upp till 320 m² för fraktfartyg. Seglen beräknas kunna lämna upp till 5000 kW driveffekt.

Ett franskt yachtvarv har dessutom skrivit kontrakt på utrustningar för "30 m super yachts".

Sven Dagberg



FLAGGAN I TOPP

Mars

2 Stig Sundstedt	90	O
13 Vincent Granholm	80	V
13 Lars Wihman	65	O
19 Claes Boström	75	S
24 Lars Wallin	85	V

April

3 Hans-Anker Ferm	65	V
9 Fredrik Osterman	75	V
12 Göran Gustafson	70	V

Maj

1 Per Renlund	65	S
24 Ulf Holm	75	O
28 Hans Jennel	85	O
28 Olle Thunholm	90	O
29 Göran Almgren	80	O

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

E-POSTADRESSER

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

Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mail till Rydbergsgastarna@telia.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 - 20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman	Sven Dagberg	08 - 591 127 74
3:e Styrman	vakant	
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	Åke Bexelius	08 - 758 31 19
Lättmatros	Sture Nachtweij	0480-41 19 36
Tf redogörare	Gunilla Lord	08 - 645 53 03
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Thomas Osvald	08-642 99 81
Sydskusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62

Besättningens adresser

Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 245 ^{9r} 124 53 Bandhagen
e-post	Rydbergsgastarna@telia.com
Ekonomi, fakturor	c/o Gunilla Lord Lustigkullavägen 7 ^{7t} 117 66 Stockholm
Hemsida	www.sjogard.se/Rydbergsgastarna
Sekretariat och Skeppsorder:	c/o Sven Dagberg, Ölsta Backe 8 195 92 Märsta Tel: 08 - 591 127 74
e-post:	Rydbergsgastarna@telia.com



Aktuella priser i slabbkistan

Gös 25x45 cm	125:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen	125:-
Slipshållare	60:-
Rydbergskeps	50:-
Pappersservetter, 20 st	50:-
Vykort fyrmastbarken	20:- /10 st
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

Vykorten är dubbla med fina marinmålningar och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill. Sveriges finaste korrespondenskort! Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst 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