



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
FÖR  
**BESÄTTNINGEN**  
**RYDBERGSGASTARNA**  
Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 76  
Nr 3

Redaktion  
Lars Bergman  
Sven Dagberg  
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare  
Sten Gattberg

September  
2008

## KAPTEN HAR ORDET

**Minnen** från sommaren, seglatser, resor och annat har vi med oss när hösten kommer. Sommaren började på *Alberget* i sol med ett 40-tal Gastar med fruar. *Sjögårdens konvent* den 31 maj hölls i närvaro av HM Konungen, landshövding Per Unckel, borgarrådet Ulla Hamilton m.fl. Under Gutte Taubes ledning förankrades uppfattningen om fortsatt inriktning av Stockholm som sjöfartsstad. *Beckbyxans Dag* på Roslagens Sjöfartsmuseum den 19 juli var fullmatad och publikdragande. Där sågs Åke Kindstedt och Sverker Westin rekrytera Gastar. Rekryterar gör vi också på *Skeppsholmsdagen*, i år den 14 september.

Lars Bergman hälsas välkommen i Befälet som 2.styrman, liksom Per-Olof (Pelle) Brandt som Backlagsförman i Ost. Sven Dagberg, ny Båtsman, tackas för 13 års arbete med Skeppsorder och aktivt deltagande i Skeppsråd. Thomas Osvald, ny Matros, har tagit över Slabbkistan efter Åke Bexelius som lämnat Befälet – ”lämnat in den blå”. Ett stort tack till Thomas och Åke för mångåriga insatser för Gastarna. Valberedningen skall ha ett erkännande för nedlagd möda att föreslå lämpliga Gastar till befattningar inom Befälet.

Antalet Gastar fortsätter att öka! Tack alla som hjälpt till med rekrytering. Vi är beroende av medlemmar, så fortsatt rekryteringsarbetet. Alla, gamla såväl som nymönstrade Gastar, hälsas välkomna till kommande Backlagsträffar!

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

*Sten Gattberg*

## ÅRSMÖNSTRINGEN

Traditionsenlig årsmönstring hölls torsdagen den 1:a maj 2008 på Alberget. Närvarande var 25 Rydbergsgastar samt ett 20-tal anhöriga och gäster. Bland gästerna fanns Tommy Adamsson med fru representerande Rydbergska Stiftelsen och Anders Olsson med fru representerande Sjökapstens-Societeten (instiftad 1732). Samlingen skedde i vackert vårväder. Som vanligt medverkade en sextett ur ”Flottans Musikkårs Kamratförening i Stockholm” med musik och signaler. Besättningens Kaplan, Christer Björck, höll korum.

Tre gastar som seglade 1957 befordrades till Jubelgastar.

Rydbergsgastarnas Hedersplakett överlämnades till sjökaptens Peter Kaaling för mångårigt engagemang för utbildning av sjömän på barken *Gunilla* samt inom segelsjöfarten på ostindiefararen *Götheborg III*.

Rydbergsgastarnas Hedersplakett överlämnades även till Björn Ahlander för hans verksamhet som riggmästare för ostindiefararen *Götheborg III*. Björn har också tjänstgjort som båtsman i *Götheborg III* och i *T/S Gunilla* och som befälhavare i Kryssarklubbens skolfartyg.

Åke Bexelius, som lämnar Befälet avtackades med Rydbergsgastarnas bordsflagga.

### Årsmöte

Årsmötet hölls denna gång i Rydbergsrummet på Alberget. Lite trångt, men det gick bra ändå.

Verksamhetsberättelse och årsredovisning föredrogs och godkändes. Tallymännen rekommenderade att Kaptenen och övrigt befäl beviljas ansvarsfrihet för det avslutade verksamhetsåret och noterade dessutom i sin rapport ”med tillfredsställelse att Befälet fortsatt fattat beslut om att verka för en mer utåtriktad verksamhet i syfte att främja kännedomen om Besättningen Rydbergsgastarna samt öka rekryteringen av nya gastar, speciellt i de många nybyggda segelfartyg som kommer att försköna våra farvatten”. Sedan föregående år hade 25 nya Gastar mönstrat i Besättningen.

Mönstringsavgiften för år 2009 fastställdes till oförändrat 200 kr respektive 100 kr för juniorer.

### Några förändringar i Befälet

En del ändringar beslutades i Befälet efter förtjänstfullt arbete av Valberedningen under ledning av Eric Hagström.

Lars Bergman, som förberett sig på att ta över ansvaret för *Skeppssorder* efterträder därför Sven Dagberg som 2:e styrman. Sven Dagberg avlastar honom genom att i befattningen som Båtsman tills

vidare ta hand om sekretariatet och att hjälpa till att få till stånd ett bättre system för medlemsregistret. Thomas Osvald lämnar över Ostkustens Backlag till den nye Backlagsförmannen Pelle Brandt, men stannar kvar i Befälet i rollen som Matros. Befälets sammansättning hittar Du som vanligt på sista sidan i denna *Skeppssorder*.

Tallymän och Valberedning omvaldes. Tallymän är Bo Wahrolén och Eric Hagström med Sverker Westin som suppleant. I valberedningen ingår Eric Hagström (sammankallande), Sverker Westin och Gösta af Klint.

### Lunch på Lilla Hasselbacken

Eftersom de vanliga lokalerna på Skeppsholmen inte var tillgängliga i år, så fick Gastarna med gäster tränga ihop sig i den lilla restaurangen Lilla Hasselbacken för den traditionsenliga lunchen. Den avnjöts under god stämning. Stället har i alla fall den fördelen att ligga nära Alberget. Nästa år hoppas vi dock att få återvända till Skeppsholmen — kanske rentav till briggen *Tre Kronors* rymliga salong.

*Sven Dagberg*



**T/S GUNILLA**

### Rapport 13 april

*Gunilla* seglar just nu från Azorerna upp mot Falmouth som är sista stoppet innan årets avgångsklass kommer till Öckerö. Vi har sällskap av tyska barken *Alexander von Humbolt* som vi låg tillsammans med både på Bermuda och i Horta. Just nu har vi 18 segel satta och ligger i 8,5 knop. Vädret ser gynsammt ut hela vägen upp till Falmouth.

Dock hade vi ett riktigt oväder när vi låg i Horta. Tack vare SMHI's weatherrouting fick vi varning om det i tid så vi låg kvar tills det dragit över.

Jag bifogar en av våra elevers upplevelse av det hela, han heter Anton Svensson och är från Donsö.

Vi hade dessutom en nödställd ensamseglare på släp 400 nm på väg till Horta.

Fair winds

Jörgen Hansson

### Här är Antons dagbok:

”Logg 080408

Idag har varit en helt vanlig dag, förutom att det blåste en hel del. Det hela började för min del med att jag väcktes klockan 6 med orden: Det är fullt seglarstall som gäller, det blåser en del! Jag fattade först inte vad som menades men sedan kände jag

det, vi låg och slog mot kajen och det gungade som om vi var till havs.

Väl uppe på däck förstod jag vad som hade menats med fullt ställ, jag kom ut på däck och såg ingen, vinden låg på från babord, saltvatten blåste av vågspetsarna och bildade ett horisontellt regn, det öronbedövande oväsendet från vinden, vågorna och riggen gjorde det omöjligt att höra var de andra var och för dem att höra mina rop. Jag hittade de andra uppe på backen i full gång med att lägga ett nytt förspring, det andra springet hade gått av. Det var svårt att stå upp mot vinden och att titta in i lovert var nästan omöjligt på grund av den piskande sjön. Gunilla rycktes fram och tillbaka av vinden och vågorna och vi dunkade med styrbordsidan mot kajen, de flesta fendrarna hade skrumpnat ihop - herr Sjöberg hade kommit med kaos.

Under de följande två timmarna gick ytterligare fem trossar av. Fram mot sjusnåret började vi få ont om förtöjningsgods, de trossar som hade gått av och blivit kortare ändrar gjordes om till fendrar och de längre bitarna skarvades. Vid åtta var det äntligen dags för frukost, andra kom ut och löste av oss som jobbat under natten. Vid frukosten delades besättningen in i fyra olika grupper som gick tre timmar åt gången. Uppgiften var att hålla oss fast vid kajen och samtidigt försöka förhindra oss från att banka in i den allt för mycket. Det var nu den kom, det orangea monstret, alltså den riktigt grova orangea trossen vi fick låna av en tankbåt. Den lades ut som akterända och den var den 13:e trossen.

Jag gick sedan och lade mig och efter en påfrestande morgon somnade jag som ett barn. När jag senare vaknade med illröda ögon efter allt salt som fastnat i håret och ansiktet och som sedan gnidits in i ögonen genom kudden var det dags för lunch. Vinden hade ännu inte avtagit och den skulle inte nå sin kulmen förrän vid sex men det var illa som det var med en konstant vind på runt 25 m/s och upp till 35 m/s i byarna. Det var fortfarande ett oavbrutet ordnande med fendrar och trossar och vi var nu över 10 personer som hela tiden tittade till trossarna, fendrarna och byggde nya fendrar av avslitit förtöjningsgods. Vi hade också fått tag i bildäck som vi hängde ut för att minska dunkandet mellan kajen och relingen. Vädret var förutom blåsten ganska omväxlande, ibland strålande sol med regnbågar i varje stänk, ibland ösregn med blygrå himmel men även hagelbyar som piskade mot ansikte och händer med fruktansvärd kraft.

Arbetet pågick resten av dagen och hela natten och saltet i kläderna gjorde oss alla gnistrande i morgonljuset. Det var även i morgonljuset som vinden sakta började avta ner mot konstant 15 m/s. Man skulle kunna sammanfatta hela detta dygn med en kort mening: Ett hektiskt, blåsigt och spännande

dygn som vi alla kommer att minnas som orkanen på Azorererna.”

*Anton Svensson Bb*

## OSTKUSTENS BACKLAG

Ostkustens backlag hade en välbesökt träff den sjunde april. Efter en god kalops och många korta visor berättade Christel Wiman, koncernchef och vd för Stockholms Hamnar, entusiastiskt om just huvudstadens hamnar: Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Vad händer idag och hur ser planerna för framtiden ut? Mycket handlade om pågående projekt som bl.a. utbyggnaden av Värtapiren för att modernisera och effektivisera verksamheten samt om planerna för byggandet av Norvikhamnen i Nynäshamn. Också i Kapellskär pågår planering av större ytor för ro-ro-laster samt en ny pir.

Förutom skärgårdstrafik och liknande närtrafik har Stockholms hamnar runt tiotusen fartygsanlöp per år. Nio miljoner ton gods, drygt 900 tusen personbilar och 400 tusen långtradare passerar genom hamnen årligen. Passagerarantalet uppgår till nära elva miljoner, exklusive kryssningspassagerare.

Det var ett faktsäckat föredrag som engagerade gastarna och den efterföljande frågestunden bekräftade att intresset varit stort bland dessa.

*Lasse Bergman*

## SKYSAILS

Enligt SkySails hemsida har fartyget *Beluga Skysails* rapporterat från sin jungfruresa, som vi berättade om i Skeppsorder nr 1/2008, att man gjort en 20-procentig bränslebesparing under resan med hjälp av det 160 m<sup>2</sup> stora drakseglet. Rederiet planerar nu att utrusta två nybyggda 20 000-tonnare med sådana segel på upp till 600 m<sup>2</sup>.

Även Wesselrederiet har haft ett fartyg, *Michael A*, utrustat med ett sådant segel och planerar nu att utrusta ytterligare tre ”segelfartyg” i en fartygsserie som är under leverans. De är 88 meter långa fartyg på 3700 dödviktston.

På SkySails hemsida [www.skysails.info](http://www.skysails.info) vittnar chefen för Wesselrederiet, Gerd Wessel, att *Michael A* kunnat öka snittfarten från 10 till 11,6 knop och under gynnsamma förhållanden kunnat halvera bränsleförbrukningen. Priset för segelutrustningen ligger runt 4,5 miljoner kronor plus kostnaden för specialutbildad personal.

Via hemsidan kan man också titta på filmer från seglingarna.

*Sven Dagberg*

## STOCKHOLMS SJÖGÅRD

Eldsjälarna i Stockholms Sjögård med Gutte Taube och Olle Neckman i spetsen hade för andra gången samlat en mängd personer med ansvar för olika delar av Stockholm till ett Sjögårdskonvent i Vasamuseet för att påminna om vikten av att utveckla det marina kulturarvet i Stockholm. Vår maritima intresserade Konung hedrade konventet med sin närvaro. Intill Vasavarvet låg samtidigt både ostindiefararen *Götheborg* och briggen *Tre Kronor* som tillsammans med *Vasa* deltog i evenemanget "Tre seklers flaggskepp".

Robert Olsson, Överintendent för Statens Maritima museer, hälsade välkommen till Vasamuseet och berättade om de maritima museernas ambitioner för att tillvarata det maritima kulturarvet. Bland övriga viktiga deltagare fanns landshövding Per Unckel och ledande representanter för Stockholms Landsting, Stad och Hamn, för Statens Fastighetsverk, Kungliga Djurgårdens Förvaltning och Strömme Turism och Sjöfart.

### Gutte Taube inledde konventet.

Gutte inledde med en kort presentation av föreningen Stockholms Sjögård och fortsatte:

"Vi vill samla alla goda krafter för att bevara och utveckla vårt Maritima kulturarv i det vi kallar Stockholms Sjögård och som till sin huvuddel ligger inom Nationalstadsparken. Vi har bl.a. uttryckt vårt mål som att alla lokaler, som blir lediga inom 50 meter från kaj i första hand skall erbjudas maritim verksamhet, samtidigt som reglerna för hyressättning måste ses över så att det blir möjligt för organisationer utan riktigt stark ekonomi att bedriva verksamhet i Sjögården".

"Här, där vi är nu, har det bedrivits maritim verksamhet i 350 år. Vi bygger vidare på detta synnerligen långa maritima kulturarv".

Han avslutade sedan med:

"Hur kommer det sig att så många tusen säger sig vara intresserade av att utveckla det maritima kulturarvet, men resultatet har blivit att allt fler maritima miljöer blir exploaterade i annan riktning. Jag tänker på Gåshaga, Hammarby Sjöstad m.fl. platser.

Besökare från Mystic Seaport i USA är imponerade över den maritima potential som vi har i Stockholms Sjögård."

"Låt oss nu höra ....."

### Landshövdingen fortsatte

Landshövdingen och alla de andra närvarande "makthavarna" redogjorde sedan var för sig hur de såg på problemet.

Man verkade ganska eniga om värdet av att bevara Stockholms unika maritima miljö, men såg också en

mängd problem. Jan Larsén från Strömme uttryckte en oro för att kajerna inte räcker till när de i allt högre grad tas i anspråk för andra ändamål och att varvskapaciteten i Stockholm är fullbokad. Infrastrukturen för underhåll måste bevakas. Byråkratiska problem med nya regler ställer till med problem för fartygen. Som exempel nämndes begränsningarna för *S/S Blidösund* att gå ut till de öar i ytterskärgården som man sedan länge brukat besöka.

### Olle Neckman avslutade konventet

Bland annat sade han följande:

"Jag vet inte om ordet 'delheter' finns i vårt språk men det är onekligen talande och kanske också står i kontrast till helheter. För konstnären är det självklart! Enstaka detaljer eller delheter skapar ingen helhet om de inte sitter ihop.

Sjögården är det goda exemplet på en helhet som skapats av många olika delheter och man kan givetvis fråga sig – varför det har blivit så?

Svaret är lika enkelt som självklart. Sjögården har skapats av många olika människors behov, där närheten till sjön är den gemensamma nämnaren. Hela vår stad har skapats av denna enkla förutsättning.

Vatten erbjuder kommunikation. Miljön skapar möjligheter till möten mellan människor och kulturer och vi har sedan urminnes tider kunnat färdas över vatten.

I det moderna perspektivet framstår då Sjögården som det verkligt goda exemplet där många människors behov kan samlas i en fantastisk miljö.

Staden förändras och utvecklas. Det är naturligt! Historien har också lärt oss att kulturer inte utvecklas om det inte finns ett tydligt band till deras historia.

Här är Sjögården också verkligen det goda exemplet som ger oss en brygga till vår historia samtidigt som vi kan utveckla vårt maritima kulturarv till kommande generationers fromma

Detta konvent har blivit starten på ett viktigt arbete med att skapa en hållbar och långsiktig utvecklingsplan för det maritima kulturarvet i Stockholm. En utvecklingsplan som vi kan skriva in i våra visioner och som kan skapa spelregler om hur vi får hantera våra maritima kulturmiljöer.

Stockholms Sjögårds vägar till en levande kulturmiljö är enkla och måste kunna samla en bred allmänhet."

*Sven Dagberg*

### Eftersläng

Den 2 augusti inflöt från Hakon Malmberg, skeppare på *Constantia*, följande mejl. *Constantia* låg då i Måløy hamn tillsammans med ett 40-tal

segelfartyg efter att ha deltagit i kappsegling från Liverpool.

”Hej,

En långsiktig plan för det maritima kulturarvet är nog bra, men medan gräset gror dör kon och skutorna går snart i KK.

Tack och ajö?

**Hakon”**

## CUTTY SARK

The Heritage Lottery Fund har donerat 10 miljoner pund, att lägga till en tidigare gåva om närmare 12 miljoner, för att säkra fartygets framtid efter branden.

## AF CHAPMAN

Efter nära 18 månaders frånvaro kom *af Chapman* i början av april åter till Stockholm och Skeppsholmen, efter en omfattande renovering i hundramiljonersklassen. Förutom välbehövlig skrov- och riggöversyn har fartyget bl.a. fått nytt väderdäck. Inredningen har handikappanpassats och alla hytterna har fått nya el- och vvs-system.

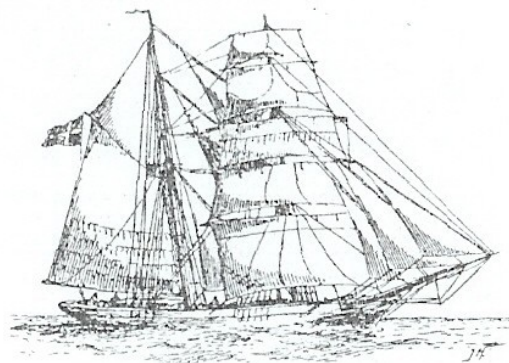


## SKONARE/SKONERT?

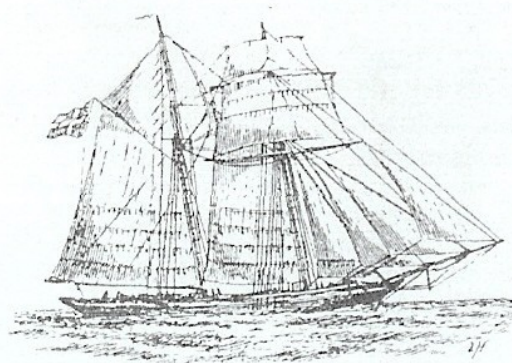
Existensen av terminologiska oklarheter är obestridlig även i vår lilla värld vilket Anders Lennvi satte tummen på i förra ”Skepporder” när han menade att flottans segelfartyg är skonare och inte skonarter. Det är därför kanske inte underligt att det i världen utanför vår finns en utbredd uppfattning att varje liten skuta som för mer än tre segel är en Windjammer, Clipper eller i vart fall ett Skepp. Kanske är det detta som är vår uppgift, att medverka till att segelfartygsepoken hålles levande genom att bringa ordning i begreppen?

I merparten av tillgängliga lexikon, uppslagsverk och ordböcker anges att orden skonare och skonarter är synonymer. Vad som är rätt eller fel i bruket av orden avgöres därför förmodligen lättast genom att kontrollera vilket ord som kom in först i svenska språket. Enligt Nationalencyklopedins ordbok (alltså ej uppslagsverket) kom ordet skonert

tidigast i bruk 1768 medan skonare inte kom förrän 1846. Att alla uppslagsverk och ordböcker inte är tillförlitliga i alla lägen visas dels av att Svensk etymologisk ordbok från 1922 anger 1791 för skonare och 1775 för skonert och dels av att de av Anders åberopade illustrationerna ur det hedervärda Solmans sjölexikon är felaktiga. Den översta illustrationen är inte bara en råsegelskonert utan även en brigantin. Man får gå tillbaka till äldre litteratur för att få klarhet (se Jens Kusk Jensen, ”Handbog i praktisk sømandsskab, 1924”, sid 115, Carl Smith ”Båtseglare- ordbok 1899” sid 23, Harold Underhill ”Masting & Rigging 1946” sid 229, kommandörkapten C.K Sparre i Nordisk Familjebok (uggleupplagan 1916) spalt 1442). Följaktligen är den andra illustrationen inte en brigantin utan som det först anges en märsegelskonert (även kallad toppsegelskonert efter engelskans top-sail = märsegel).



Skonert (råsegelsskonert).



Märsegelsskonert (brigantin).

Eftersom skonare och skonarter är synonyma fartyg är frågan om vad som är rätt eller fel akademisk. Möjligen skulle skonerten vara ”rättare” eftersom ordet kom in först. Det är intressantare att söka ordens ursprung. Enligt Harold M Hahns teori i ”The Colonial Schooner 1763 – 1775” kom ordet skonare till i samband med att det första fartyget av

typen byggdes 1745 (1715 enligt andra uppgifter) av Andrew Robinson i Gloucester norr om Boston i Massachusetts, USA. När hon för fram över vattnet lär en åskådare ha ropat "See how she scoons". "Scoon" var ett lokalt slangord för hur stenen får fram över vattenytan när man kastar smörgås. Robinson lär i sin tur ha svarat "A scooner let her bee". Uppgiften är omtvistad. En annan källa uppger emellertid att det på ett holländskt sjökort från 1657 fanns en bukt på Massachusetts kust som benämndes "Schoon Haven", i översättning "gynnsam" eller "vacker hamn". Detta talar för att ordet fanns i lokalbefolkningens vokabulär.

Det framgår också av Hahns bok att skonarna redan från denna tid var såväl slättoppade som märsssegelriggade och det finns inga uppgifter om att förekomsten av råsegel skulle konstituera ordet skonert.

Ordet skonert är överhuvudtaget svårare att härleda. Själv lutar jag åt att det kommit in från danskans ord för skonare, "skonnert" (uttalas skännert med betoning på å-et). Jag bad Örlogsmuseet i Köpenhamn att ge en etymologisk beskrivning av ordet men blev inte klokare av svaret. Jag fick en definition motsvarande ovanstående där man utgick från ordet skonare. Hur skonnert uppkommit i Danmark är således fortfarande oklart. I Norge heter skonare också skonnert sannolikt som ett arv från danskan. Om man får våga sig på en vild gissning så kan ordet kanske vara en avledning av franskans ord för skonare: "goélette". Danmark och Frankrike hade ju mycket ihop på 1700-talet.

När jag nu ändå är inne på oklarheter så grunnade jag tills härom året mycket på varför *Sunbeam/Flying Clipper* var en bramsegelskonert och inte en märsssegelskonert. "Knäppskalle", säger någon, "hon förde ju bramsegel". Men det är just detta som är poängen. Varför var det ett bramsegel och inte ett övermärsssegel? De satt ju på samma stång. Först när jag seglade med i jubileumskappseglingen för Tall Ships 2006 och studerade riggarna begrep jag. *Flyings* förstång hade en liten salning halvvägs upp mot toppen. Stången delades således i en undre del, "märssstången" och en övre, "bramstången", därav seglens namn. Samma delning av en stång gör t.ex. att briggen *Tre Kronor* för röjlar överst och inte överbramsegel. Att stängvanten inte gick i topp var orsaken till att det inte fanns vevlingar upp till brammen. Det var därför vi fick slå sönder knäna hängandes i Jakobs lejdare bankandes mot stångens akterkant. Men det är en annan historia jag tänker återkomma till i en betraktelse över hurusom att gå till väders.

**Tom Sjöholm**  
Flying Clippers Riobesättning

## SKONARE ELLER SKONERT?

I Skeppsorder nr 2/2008 hävdar Anders Lennvi att flottans utbildningsfartyg *Gladan* och *Falken* skall kallas skonare, benämningen skonert är "enligt alla gängse normer felaktig". Lennvi söker stöd i sitt påstående genom att hänvisa till Sohlmans Sjölexikon som påstås definiera en skonert som ett "minst tvåmastat skepp med fullriggad förmast", en definition som förstärks av bildtexten till en illustration av ett sådant fartyg. På en annan bild visas en "Slättoppad skonare" och av detta tycks Lennvi dra slutsatsen att en skonert ska ha ett antal råsegel medan en skonare saknar sådana.

Studerar man Sohlman<sup>1</sup> något mera ingående finner man att där inledningsvis står: "**Skonare** äv. **skonert** (schooner), segelfartyg med två eller flera ungefär lika höga master. På tvåmastade s. är aktermasten högst". Sedan följer exempel på olika huvudtyper av dessa fartyg. Av detta bör man snarare dra slutsatsen att formerna skonare och skonert är jämställda, vilket får stöd i bildtexten under ett fotografi visande "Slätskonerten, yachten *Westward*", med en rigg snarlik flottans fartyg.

Vänder man sig till Måhlén<sup>2</sup> finner man där: "**Skonert el. skonare** (schooner, dial. även scoon), fartyg som förekom i flera typer under många olika benämning, vilka ändrades både regionalt och kronologiskt i så hög grad att det som var rätt på ett håll var fel på ett annat. Även riggningstekniskt ändrades skonare i högre grad än andra skepp. En brigg, en bark el. en fullriggare kunde alltid beskrivas med en kort definition, ej så skonaren. Saknade den helt råsegel kallades den slätskonare, ... Den fullständiga skonerten, som hade en helt råtaacklad fockmast och endast snedsegel på stormasten hade det kortaste namnet skonare, eller, om namnet behövde förtydligas, råsegelsskonare."

Sam Svensson<sup>3</sup> skriver "Benämningarna på de olika skonerttyperna skifta i så hög grad, att ingen rätt vet vad de böra kallas. ... Den, som hade en helt råtaacklad fockmast och en slättriggad stormast, kallas på engelska brigantine men var på svenska känd som skonare eller råsegelsskonare. Formerna skonare och skonert äro endast språkligt olika."

Stöder man sig på dessa tre källor kan man konstatera att skonare och skonert är samma sak, men man måste samtidigt vara försiktig. Man finner nämligen att i redaktionen för Sohlmans Sjölexikon ingår bl.a. Måhlén och Svensson; och i Måhléns

<sup>1</sup> Sohlmans Sjölexikon, Sohlmans Förlag AB, Stockholm 1955

<sup>2</sup> C.E.Måhlén: Nautisk ordbok, Stockholm 1966

<sup>3</sup> Sam Svensson, Gordon Macfie: Segel genom sekler, 2:a uppl, Göteborg 1966

nautiska ordbok så finns Svensson med som sakkunnig.

Man måste söka vidare för att finna någon oberoende källa.

Blomgren<sup>4</sup> skriver under rubriken tvåmastade fartyg ”**Skonert**. Av skonorter förekommer numera i Sverige endast slätskonorter eller slättoppare. Innan hjälpmotorena funnit den vidsträckt användning de nu ha, voro däremot toppsegelsskonorter, bramsegelsskonorter och marsegelsskonorter vanligare än slättoppare.” Blomgren fortsätter med att beskriva olika typer av skonorter men använder här ej benämningen skonare. Under rubriken ”Fartyg med fler än två master” skriver han ”**Skonorter**. Större skonorter eller, som de även benämnas, *slätskonare* äro vanligen tre- eller fyramastade. Samtliga master äro försedda med bom- eller gaffelsegel, ävensom med toppsegel. ... En *fyramastad slätskonert* – Broströmskoncernens nya elevfartyg *Albatross* – synes å fig ... och dessutom ett råsegel på fockmasten ...”

Blomgrens första upplaga kom ut 1914-1915, men avsnittet om fartygstyper revideras i fjärde upplagan 1944, då materialet hämtades från den danska ”Lærebog i Sømandskab till brug ved navigationsskolerne”.

I Bernungs Sjömanskap<sup>5</sup> från 1964, finns i band III en bild av en tvåmastad ”Slätskonare (skonert, eng. schooner)” och en annan bild föreställer en ”Tremastskonert (slättoppad)”.

I en bok om skeppsbyggeri<sup>6</sup> beskrivs skonertskepp och slättoppade skonare eller slätskonare. Benämningen skonert för ett slättoppat fartyg förekommer inte här.

I likhet med författarna till skeppsbyggeriboken närmar sig Björn Landström<sup>7</sup> Lennvis tolkning då han skriver ”Den vanliga skonaren eller skonerten var under segelsjöfartens sista hundra år ett tvåmastat fartyg, där den aktra masten, stormasten, bestod av undermast och toppstång och förde ett gaffelstorsegel, gaffeltoppsegel och stagegel. Fockmastens tackling varierade, och dessa variationer gav olika benämningar åt fartyget. Om hela fockmasten var råtaacklad kallades fartyget skonert eller råsegelsskonert, ... . Och det fanns skonorter helt utan råsegel, de kallades slättoppade skonare eller slätskonare”.

<sup>4</sup> Axel S. Blomgren: Lärobok i sjömanskap, 5:e uppl, Göteborg 1948

<sup>5</sup> Bernung, Holm, Petersson, Tegner: Sjömanskap, 2:a uppl, Göteborg 1964

<sup>6</sup> Herlin, Zethelius: Lärobok i skeppsbyggeri, Stockholm 1933

<sup>7</sup> Landström: Skeppet, 1961

Landströms beskrivning är misstänkt lik den som kommandörkapten U.C.K. Sparre skrev för Nordisk Familjebok<sup>8</sup>: ”**Skonert** l. *skonare* är ett på nästan alla haf förekommande, lätthandterligt, tvåmastadt, mindre segelfartyg, hvars aktra mast, som är stormast, är i två delar utan märs och rår; på denna mast föras gaffelsegel, benämndt storsegel, gaffeltoppsegel och stagegel. Fockmastens tackling varierade betydligt, hvilket föranledt olika namn å denna fartygstyp. ... Å *slätskonerten* l. *slättoppade skonerten* saknas rår å fockmasten ...”. Vi ser att det endast är i den sista meningen som Landström bytt ut ordet skonert mot skonare.

Svenska Akademiens ordbok<sup>9</sup>, slutligen, gör ingen principiell åtskillnad mellan skonare och skonert.

Med stöd i ovanstående undersökning av en del svensk facklitteratur finner jag inget entydigt belägg för att benämningen skonare ibland skulle vara mera korrekt än skonert, eller vice versa. Snarare får man väl instämma i Sam Svenssons ord att ”ingen rätt vet vad de böra kallas”.

Sammanfattningsvis så kan man nog säga, med stöd än här, än där, att skonare och skonert är samma sak: ett samlingsnamn på en familj av riggtyper med två eller flera master där råseglen ej dominerar. Om en skonare som enda råsegel har en bredfock kan den fortfarande kallas slättoppad.

*Gladan* och *Falken* är ju – om man vill vara precis – tvåmastade slättoppare (med bredfock), men i dagligt tal kan de rätteligen kallas såväl skonare som skonert.

**Lasse Bergman**



<sup>8</sup> Nordisk Familjebok, Stockholm 1917

<sup>9</sup> www.saob.se



## ÅTERTRÄFF MED 72:OR

Ombord i *Falken* förtöjd vid Flottans Skeppsbro i Karlskrona, samlades 17 förväntansfulla och mogna män torsdagen den 15 maj 2008. Bengt Pålsson, värnpliktig på *Falken* 1972, hade lyckats hitta adresser till samtliga i nyckelbesättningarna – befäl och värnpliktiga. 2008 års Divisionschef (DC) Jerker Schyllert hade funnit en lämplig tidpunkt för Återträffen och Bengt hade skickat ut uppropet. I avvaktan på *Gladan*, som ombaserade från Örlogsvärdet, fördelades till fartyg och säkerheten gick igenom.

Efter presentation – det var ju 36 år sedan vi seglade ihop – dröjde det inte länge förrän minnen och historier flödade på trossbotten. Vad var det som hade utspelat sig under sommaren 1972?

### Rustning och jubileum

Skonerterna, under befäl av undertecknad Sten Gattberg (DC/FC Gad) och Clas Öqvist (FC Fak), rustade sedvanligt i Karlskrona och den 30 maj började den första elevperioden med Flottans befälselever, Sjövärnskårsaspiranter och Rydbergsgästar för segling i södra Östersjön. Det var segelexercis, revning och nödstyrning, och lektioner. Bland annat besökte vi Korsør där vårt totalt otränade fotbollslag mötte den danska flottstationens. Resultatet var en skräll, 18 – 0 till värdnationen! Forsommarvädret var växlande och gav rika möjligheter att ge eleverna förståelse för vädrets inverkan på fartyg.

Sedan eleverna mönstrat av i Örlogshamnen, embarkerade inbjudna tidigare fartygschefer. Det

var 25 år sedan befälstecknen hissades på skonerterna. Särskilt hälsade vi nestorn Björn Atterberg, som assisterat Tore Herlin vid skonerternas utformning och varit mångårig FC. Det blev en dags jubileumssegling, där seglen snabbt och med erfarenhet sattes.

### Östersjösegling

Med fullt antal elever, civila skolynglingar, inleddes den andra perioden. I svaga vindar drog vi oss nordostvärt mot finska Hangö. Högsommarvärme mötte och visiter avlades av fartygscheferna i helvit uniform med sabel. På programmet stod bland annat kransnedläggning och en fotbollsmatch. Denna gång blev resultatet 2 – 0 till skonerterna. Seglingen sydvart, med besök i Visby, blev betydligt mer vindrik. Vi seglade en dag parallellt med Gotland Runt-seglarna. Senare, utanför Öland, fick vi en fin VNV som gavs en dygnsdistans på 142 nm – årsbästa hittills. Som avslutning till ankars syd om Verkö, hade vi snärjexercis följt av kapprodd/segling med skeppsbåtarna och skeppsafton.

Efter semesteruppehåll, kastade vi loss från Örlogshamnen och seglade åter nordvärt i Östersjön. Nu hade vi officersaspiranter från Kungl Sjökrigsskolan och Sjövärnsaspiranter som elever. In i Kalmarsund för att se om den nya Ölandsbron verkligen hade 36 m fri segelhöjd. Med stortoppens 32,5 m klarade vi bron – även om det kändes osäkert!

### Mälardrottningen

Under seglingen mot Hårsfjärden bedrev vi intensiv segelexercis inför kommande kappseglingar, Sail Training Races. Där tog vi ombord anhöriga samt årets Mälardrottning, Cecilia Janse, och seglade ut på Mysingen för att senare förtöja i Nynäshamn.

Kk C-G (Kåga) Bager inmönstrade på *Falken* som fristående divisionschef (DC). Det innebar att Clas Öqvist var kvar som FC *Falken* liksom Sten Gattberg på *Gladan*. Dessutom embarkerade en journalist från Sveriges Radio, Birgitta Moberg, för att göra reportage om seglingen till Helsingfors.

Fortsatt segelexercis, nu lite mer avancerat med att sätta råtoppssegel och storstängstasegel. Besättningen drillades även i revning och sättande av stormstoren, det tunga, obändiga, lösfotade trekantseglet (från 1948). Som final på exercisen, paradankrade skonerterna innanför Sveaborg. Alltså, samtidigt som ankaret fälldes, bärgades seglen, sjösattes skeppsbåtarna och fallrepen lades ut – snyggt!

### Tall Ships' Race

Dagen därpå förtöjde vi i Helsingfors, där segelfartyg samlades i avvaktan på starten. Efter



mycket umgänge och det viktiga Captains' Briefing, kastade fartygen loss och gick mot startområdet vid Helsinki kassunfyr. På väg ut mötte kompakt dimma, men med hjälp av vår lilla radar tog vi oss ut. Efter två timmars fördröjning gick starten för råseglarna, Klass A, norska *Christian Radich* och danska *Danmark*. En halv timme senare startade Klass B 1, där skonerterna ingick tillsammans med, bland andra, SXX *Gratia* och amerikanska skonaren *Te Vega*. Svaga vindar gjorde starten svår och positionerna växlade. *Gladan* lyckades komma först över startlinjen.

I höjd med Hangö drabbades vi av en stormby med åska, som krävde nattlig aktivitet av besättningen i form av segelbärgning, men snart sattes seglen igen. Med kurs mot Hoburgen ökade vinden från NO. Sjön växte och de lätta seglen bärgades med bibehållen god fart. Tvärs Östergarn blåste det 18 m/s och *Gladan* var tung att styra. Dags att ta in 2 rev i storseglet – ingen fartminskning! På 7 timmar seglade vi 80 nm = 11,4 knop. Så fortsatte vi mot Ölands södra fyr och vi kunde slå ut reven. Även de lätta seglen sattes allteftersom vinden avtog. Mellan Utklippan och Sandhammaren konstaterade vi att farten varit 12,1 knop. Innan vi passerade mållinjen syd Trelleborg siktade vi *Christian Radich* långt akter om oss.

*Gladan* gick för motor genom Falsterbokanalen och ute i Höllviken drabbades vi av varmgång i propelleraxeln och tvingades ankra. Det dröjde många timmar innan vi fick hjälp av en bogserbåt att komma till Malmö. Under tiden räknade vi ut att bästa distans och fart under en vakt, var 49,8 nm = 12,5 knop. Bästa dygnsdistans var 252 nm = 10,5 knop! Besättningen hade gjort ett mycket gott jobb och all segelexercis hade lönat sig. En fantastisk segling!

I Malmö fick vi besked om att *Gladan* vunnit kappseglingen totalt och i Klass B 1. *Falken* kom 2:a i klassen. I Klass A kom *Christian Radich* 1:a (2:a totalt) och *Danmark* 2:a. Prisutdelning skulle senare ske i Travemünde, men ur Bo Cassels hand mottog *Gladan* Besättningen Rydbergsgästarnas bronsjetong på svarteksplanka. En fantastisk kappsegling!

### Sail-in-Company

Nya elever från KSS mönstrade och de "befarne" återvände till skolan. Från Malmö var det gemensam segling ner genom Flintrännen mot Travemünde, där alla ankrade. Under seglingen fick våra flaggkadetter genomgå officersexamen ombord i stället för på KSS och utnämndes till löjtnanter. Och när vi förtöjt, blev det prisutdelning. Tre priser fick *Gladan* motta, störst var vandringspriset "Florence Cup".

Mot Kiel seglade alla åter tillsammans för att i Kieler Förde formera oss i två kolonner i paradsegling. *Gladan* fick åter motorproblem – den banalaste anledning av alla: Tomt i dagtanken! (Vem hade inte skött sin uppgift?). Nå, snart var *Gladan* på plats igen och i tid för mötet med 36 passagerarfartyg med särskilt inbjudna ombord. På stränderna stod folk långt ut i vattnet. Det lär ha varit omkring 200 000 åskådare!

HM Kronprinsen, på väg hem från Olympiaden, inbjöds att återbekanta sig med *Falken*, där han varit aspirant 1966, med Kåga som DC/FC (och mig som 2.O). Nu efteråt vet vi vem Kronprinsen träffade under Olympiaden i München. Vår fristående DC mönstrade av och vi tackade honom för de erfarenheter han givit oss.

Även det tragiska attentatet på israeler, inträffade under vårt besök i Kiel, vilket lade sordin på stämningen bland oss alla och programmet för besöket ändrades.

### Start vid Helgoland

Efter passage av Kielkanalen förtöjde vi i Helgolands hamn. Väl ute i startområdet, fick *Falken* en bra start och gick över startlinjen som tvåa, medan *Gladan* kom långt efter. Nu var vi ute i Nordsjön, där det inte bara var vinden som vi hade att ta hänsyn till. Tidvattenströmmarna är viktiga att beräkna, särskilt i de måttliga vindar som rådde inledningsvis.

Men snart var det dags att ta in 2 rev i storen på både *Gladan* och *Falken*. *Gladan* skörade en klyvare och *Falken* sin skonert. På kvällen slog vi ut reven och fler segel kunde sättas. *Falken* hade valt en annan väg än *Gladan* och när vi närmade oss mållinjen utanför Dover, var *Falken* före *Gladan*. Nu gällde det – kunde *Gladan* segla in de 5 nm som skiljde? Nej, när *Falken* passerade mållinjen, var hon 1,3 nm eller 11 minuter före *Gladan*!

I Dover inmönstrade befälslever från Karlskrona Örlogsskolor och sjöofficersaspiranterna återvände till KSS. Därmed var vi inne i sista utbildningsperioden. Ute på Nordsjön mötte vi en styv nordvästlig bris, vilket eleverna inte var beredda på – sjösjukan grasserade. Det blev verklig segelexercis med många krysslag på väg nordvärt mot Grimsby. Vi passerade det ena fyrskeppet efter det andra, under allt längre nätter.

### Homeward!

Vid högvatten lämnade vi Grimsby och seglade nedför Humber River och ut i Nordsjön med alla segel, utom fisherman, satta. Kurs mot Skagen. Vädret växlade från lätta vindar till hård bris från varierande riktningar. Det blev en krokig väg hemåt. Men så plötsligt kunde vi höra Sveriges

Radio, just då Birgitta Mobergs program från seglingen Nynäshamn till Helsingfors sändes. När vi äntligen rundade Skagen, var det över normalt god sikt och vi såg nästan hela västkusten!

Efter utankarplats i Malö hamn, seglade vi vidare till Hälsingborg, där skonerterna och eleverna inspekterades av Chefen för Örlogsbas Syd och Chefen för Karlskrona Örlogsskolor. När de debarkerat utanför Malmö, fortsatte vi runt Skåne och upp till Karlskrona angöring. Vi seglade in på "Flaket" med alla segel satta och gjorde en vacker ankringsmanöver i Madviken vid Aspö. För sista gången detta år, bärgades seglen den 4 oktober. Seglen slogs ifrån och stängerna firades. Efter sex timmars arbete, var vi avriggade och det var svårt att tro att vi seglat in på morgonen! Dagen därpå förtöjde vi för vintern. *En fantastisk sommar-segling!*

Till detta är bara att berätta – om Ni inte redan vet det – Nils Bruzelius, 1:O, gifte sig med Birgitta Moberg 1973.

Om allt detta kunde vi 72:or prata om, men inte räckte tiden till för detta. Vi fick nöja oss med

brottstycken medan vi åt en välkomponerad middag på Sjöofficersmässen i Karlskrona. Att de tre dagarna gav mersmak rådde det inget tvivel om – alla önskade ytterligare återträff!

Tack, Bengt Pålsson. Du har gjort fantastiskt jobb och lagt ner stor möda på Återträffen. Så hände det som egentligen inte skall hända – Du kunde själv inte vara med, eftersom Din mor blivit allvarligt sjuk. Vi alla saknade Dig och alla vill vi tacka Dig. Låt detta bli vårt TACK!

På återseende – Fair winds!

**Sten Gattberg**

Ett resultat av denna återträff är en hemsida [www.skonertkamraterna.se](http://www.skonertkamraterna.se)

Det finns säkert fler besättningar som vill organisera återträffar. Kanske kan en kamratförening bildas - "Bevara Skonerterna"!



Återträffsdeltagare ur 1972 års nyckelbesättningar

## ETT KUL JOBB

För 13 år sedan bad vår dåvarande Kapten, Bo Cassel, mig att ta över som redaktör för Skeppsorter. Förr redaktören, Björn Atterberg, hade plötsligt avlidit och lämnat ett stort tomrum efter sig. Det var med stor tvekan jag åtog mig uppdraget, men till Bo Cassel ville jag absolut inte säga nej.

Nu efter 47 nummer av Skeppsorter lämnar jag över ansvaret till Lasse Bergman, men jag kommer säkert inte att överge redaktionen helt och hållet. Det har nämligen varit ett otroligt roligt jobb som gett mig många nya erfarenheter, kontakter och upplevelser.

Anledningen till mitt ”avhopp” är alltså inte att jag tröttnat på jobbet utan att det är dags för en förnyring av redaktionen och för att därigenom trygga framtida utgivning av Skeppsorter. För en förening som Rydbergsgastarna har medlemsbladet en mycket viktig funktion för sammanhållningen.

Många Gastar har under åren bidragit med intressanta texter till Skeppsorter och jag hoppas att Lasse också ska kunna få sådana även kommande år. Egentligen borde vi ha ett par fasta lokalredaktörer i Sydkustens och Vestkustens Backlag också.

Ett stort tack för alla glada tillrop under de här åren!

Fair winds!

*Sven Dagberg*

## NYA VYKORT

Hedersbacklagsförmannen Anders Lennvi i Vestkustens Backlag är en hängiven vän av *Sunbeam*. Han har därför på eget initiativ tagit fram ett vykort liknande dem med fyrmastbarken och skonerterna. Du kan som vanligt köpa dem hos backlaget eller från kansliet.

T/S Sunbeam



3-mastad Brannegållscorer  
Rydbenka Sjöfören  
Stockholm 1946 - 1952

Marinmålning av Anders Lennvi



## ORVAR LIND HAR MÖNSTRAT AV

Det är med förstämning och beklagande vi mottagit det sorgliga beskedet att vår skeppskamrat Orvar Lind är död. Orvar var medlem i Västkustens backlag och ingick i *Flying Clippers* Riobesättning. Han deltog alltid i Riobesättningens sammankomster, senast i Bankeryd 2007, och var då som vanligt pigg och alert. Han dog efter en tids sjukdom. I november skulle han ha blivit 71 år gammal.

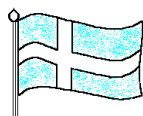
Vi sörjer och saknar vår skeppskamrat och känner vemod inför det faktum att tiden glesar ut våra led. Vår resa med *Flying Clipper* tilldrog sig i en tidsepok vi aldrig mer kommer att uppleva, en epok vi själva är en del av i så motto att vi är bland de sista som utbildats under segel i den svenska handelsflottan. När vi nu börjar gå, går en hel epok med oss.

Förr, när de gamla segelskeppen kom i hamn, var en av de sista uppgifterna ombord att säkra alla tampar och tåg så att inget kunde lirka loss i vinden och blåsa ut och därmed orsaka skada. Man ”belade ändarna”. I dikten ”Musings of an old sailor” låter kapten J W Carr en gammal sjöman ge uttryck för sin saknad i sina funderingar över var de gamla skeppskamraterna blev av, de han upplevt så mycket ihop med, som gett honom så mycket. Riobesättningen har gjort slutraderna i dikten till sina:

**To these of us who still remain  
The years come along and are  
gone again  
Until that not too distant day  
Brings out the shout of a last  
“Belay”**

Orvar har belagt för gott.  
Solong, kamrat!

*Flying Clippers Riobesättning*



## FLAGGAN I TOPP

### September

|                         |    |   |
|-------------------------|----|---|
| 4 Ulf Dyberg            | 65 | O |
| 7 Leif Ingmar Högfeldt  | 75 | V |
| 9 John Gunnar Söderstam | 75 | O |
| 11 Ingvar Svensson      | 70 | O |

### Oktober

|                      |    |   |
|----------------------|----|---|
| 7 Ulf-Christer Edman | 65 | O |
| 15 Ragnar Arvenäs    | 70 | O |
| 16 Björn Borg        | 70 | O |
| 20 Anders Santesson  | 70 | S |
| 27 Henry Stridmark   | 90 | S |

### November

|                        |    |   |
|------------------------|----|---|
| 12 Björn Carlgren      | 70 | O |
| 14 Anders Erik Friberg | 75 | O |
| 26 Allan Johansson     | 90 | O |

### December

|                       |    |   |
|-----------------------|----|---|
| 2 Bengt Järnhammer    | 90 | O |
| 2 Nils-Johan Fjaestad | 80 | O |
| 2 Kenny Nilsson       | 65 | V |
| 5 Lars Bergström      | 70 | O |
| 8 Johan Setterwall    | 50 | O |
| 12 Thorbjörn Roupé    | 70 | O |
| 18 Owe Staaf          | 65 | O |
| 24 Lars-Olof Johnson  | 65 | S |
| 26 Björn Elfström     | 70 | 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<br><a href="mailto:sten.gattberg@comhem.se">sten.gattberg@comhem.se</a>    |
| 1:e Styrman     | Åke Kindstedt   | 08 - 647 16 41<br>0175 - 103 24  |
| 2:e Styrman     | Lars Bergman    | 08-717 23 65<br><a href="mailto:lars.bergman@ericsson.com">lars.bergman@ericsson.com</a> |
| 3:e Styrman     | vakant          |  |
| Båtsman         | Sven Dagberg    | 08-591 127 74  |
| Kock            | Anders Lambert  | 08 -717 17 17  |
| Matros          | Thomas Osvald   | 08-642 99 81   |
| Lättmatros      | Sture Nachtweij | 0480-41 19 36  |
| Tf redogörare   | Gunilla Lord    | 08-645 53 03   |
| Backlagsförmän: |                 |  |
| Ostkusten       | Pelle Brandt    | 08-753 09 18   |
| Sydskusten      | Per Renlund     | 040 - 47 19 65   |
| Vestkusten      | Ola Manhed      | 031- 93 28 62  |

### Besättningens adresser

Allmän postadress Skebokvarnsvägen 245<sup>9tr</sup>  
124 53 Bandhagen

e-post [rydbergsgastarna@telia.com](mailto:rydbergsgastarna@telia.com)

Hemsida [www.sjogard.se/rydbergsgastarna](http://www.sjogard.se/rydbergsgastarna)

Ekonomi, fakturor c/o Gunilla Lord  
Lustigkullavägen 7<sup>7t</sup>  
117 66 Stockholm



### Aktuella priser i slabbkistan

|                                       |          |
|---------------------------------------|----------|
| Bordsflagga 18x18 cm                  | 125:-    |
| Blazermärke                           | 100:-    |
| Rydbergsknappen                       | 100:-    |
| Manschettknappar                      | 125:-    |
| Rydbergsslipsen                       | 125:-    |
| Slipshållare                          | 60:-     |
| Rydbergskeps                          | 50:-     |
| Pappersservetter, 20 st               | 50:-     |
| Vykort fyrmastbarken                  | 5:-/st   |
| Vykort Sunbeam                        | 5:-/st   |
| Vykort skonert med kuvert             | 10:- /st |
| Dekal, självhäftande (10 st för 90:-) | 10:-/st  |

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.