



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER

FÖR

BESÄTTNINGEN

RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 80

Redaktion

Ansvarig utgivare

Februari

Nr 1

Lars Bergman

Sten Gattberg

2012

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Så annorlunda det kan vara! Havsisen har börjat lägga sig allra längst uppe i norr och södra halvan av landet är snöfri. Jämför med förra året – snö och is långt söderut! Så kom februari med snökanon i ostanväder och snabb isläggning. Slutsats: Man skall inte ropa ”Blås, Kajsa!”

Runt kusten ligger de seglande skeppen för välbehövlig återhämtning och kommande rustning inför sommarens aktiviteter. Några har seglat sydvart för att hålla den praktiska sjömansutbildningen i gång. Marina Läroverkets *Älva* och Marinens *Gladan* seglar i kanariska farvatten medan Öckerös *Gunilla* seglar till Karibien. *Gunilla* seglar efter en ny utbildningsplan med fem elevomgångar.

För 100 år sedan, 1912, inleddes en ny epok i Abraham Rydbergs Stiftelses utbildningsverksamhet. Fregatt-skeppet *Abraham Rydberg* (träfullriggaren) som tjänat som utbildningsfartyg sedan 1879, ersattes av fullriggaren *Abraham Rydberg*. Hon byggdes i stål vid Bergsunds Mekaniska Werkstad för en kostnad av 132 000 kronor. Medel kom dels vid försäljningen av träfullriggaren – 11 000 kr – och dels med en storartad donation från

Grosshandels societeten på 225 000 kronor (1911 års värde). Det motsvarade vad som Grosshandels societeten erhöll vid försäljningen av Hotell Rydberg. Det nya fartyget levererades till Alberget den 18 maj 1912.

Men – alla minnen från senare tid, var finns de? Jag tror att många Gastar sitter på dagböcker, bilder, still- och rörliga, och skildringar från seglande skolfartyg. Det är sådant som skapar sammanhållning i Backlagen och förgyller Skepporder.

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert de som är behöriga att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

QUO VADIS, BESÄTTNING?

”Quo vadis, Domine?” (Vart går du, Herre) frågade Petrus enligt legenden när han var på flykt undan Neros utplåning av de kristna och mötte Jesus. När Jesus svarade att han var på väg till Rom för att låta korsfästa sig ännu en gång eftersom Petrus övergivit församlingen, vände Petrus om och led martyrdöden.

Frågan tål att ställas till Rydbergsgastarna. Många i besättningen deltar inte i våra möten utan vänder oss bildligt talat ryggen. Vi tappar vind i takt med att entusiasmen förtvinar. Är vi som segelfartygs-sjömän på väg mot vår undergång stigmatiserade som outsiders? Ännu kan man förnimma ett visst intresse från omvärlden om vårt förflutna när man träffar folk, typ: ”Nej-men, har du seglat i gamla skepp, Gud vad spännande!”, säger man och hissnar lite inför detta exotiska fenomen, sedan tar man en klunk i drinken och så är samtalet över. En viss ryktbarhet vidlåder oss dock fortfarande i sjöfartskretsar samtidigt som våra kunskaper om skepp, segelsjömanskap, traditioner och skrönor eroderar bort. Vi visar upp oss som historiska objekt men blir inte respekterade för vad vi kan eftersom ingen har kunskap eller intresse nog att fråga oss. Vi hörs inte i debatten längre.

Hur blir fortsättningen?

Skall vi likt åldrande primadonnor kokett stappla runt på historiens dammiga tiljor i det avtagande skenet från en för länge sedan timad händelse och dansa vår *danse macabre*?

Håller vi gradvis på att tappa kontakten med vårt förflutna? Håller vi på att bli vålnader från det förgångna som nu sakta löses upp i konturerna?

Vi minns alla och med stigande ålder allt tydligare tiden då det begav sig men vi kan liksom inte gripa den längre när det gäller själva skeendet, tidsmiljön, kamratskapet, det hävande däckets i passadvin-den ...

När vi nu försvinner bort gör vår historia detsamma. Abraham Rydberg kom från Lidköping där man en gång inrättade ett minnesrum om honom i Lidköpings museum, numera Vänermuseum. Utställningen drogs samman på 30-talet. Den lades ner 1980 när museet flyttade till nya lokaler och är numera arkiverad. Inte ens Lidköping minns sin store mecenat längre. Annat var det på slutet av 60-talet när besättningen gästade sta'n. Då var det stilfull mottagning av gastarna i kommunhuset där kommunen bjöd och olika hedersbetygelser utväxlades.

Nu är som sagt allt nerlagt i arkiven och Rydbergsgastarna kommer troligen att gå samma öde tillmötes om vi inte gör något.

Jag har gjort en enkel statistisk överblick utifrån tillgängliga rullor över medlemsantal, ålder och fartygstillhörighet.

1989 var vi 462 gastar, 1999 var vi 371 och 2010 var vi 289. 2010 var vi fördelade med 86 man på Västkusten, 153 på Ostkusten och 50 på Sydkusten. 1989 var 231 man eller 50 % över 70 år, 2010 var siffran 184 eller 64%. Man behöver inte vara matematiker för att räkna ut när ”siste man släcker lampan”.

Sett från Rydbergs perspektiv är statistiken inte särskilt rolig heller. 1989 hade 45% av gastarna seglat i rydbergsfartyg. Med rydbergsfartyg menar jag Rydbergska Stiftelsens segelfartyg i handelsflottan fr.o.m. 1929 när Besättningen bildades d.v.s. 4-mastbarken, *Sunbeam* och *Flying Clipper*. När Clipper Line köpte *Sunbeam* för att driva en seglande sjömansskola tog man över Rydbergs koncept när rektorn för utbildningen följde med till Clipper Line och blev rektor där. Därför räknar jag *Flying Clipper* som det sista rydbergsskeppet. Hon gjorde sin sista resa som skolskepp 1958.

1952 – 1957 seglade gastarna i skonerna i Örlogsflottans regi, avbytta med officersaspiranter.

2010 hade antalet ”rydbergare” i besättningen sjunkit till 25% från 45% 1989. Under tiden har antalet som seglat i marinens skonerter ökat från 13 till 40%. Resterande 35% 2010 har seglat i olika skepp från *Albatross* till *Götheborg*, *Danmark*, *Sørlandet*, o.s.v. ”Rydbergarna” minskar i snabb takt och vår identitet håller på att gå förlorad. Med detta menar jag naturligtvis inte att det är skillnad på gaster och gaster bara att vårt egentliga ursprung håller på att blekna bort. Jag har vid våra möten i *Flying Clippers* Riobesättning understruket att vi är bland de sista som utbildats till sjömän under segel i den svenska handelsflottan och enligt rydbergskonceptet. När vi går, går en hel sjöfartsepok med oss. Och vi har börjat gå. Jag vägrar att gå ljudlöst och menar att vi måste vitalisera oss och bli aktivare för att bibehålla vår historia och vårt kunnande. Som det nu är kommer bara 20 - 25% av gästarna till våra backlagsmöten att döma av de rapporter som publicerats i Skeppsorder. Det betyder att vi har totalt ett 60-tal aktiva i backlagen. Till årsmönstringen kommer knappt 10% av besättningen varav de flesta från Ostkustens backlag. Merparten av våra medlemmar är således inaktiva. Detta visste vi utan statistik men man kan fråga sig varför det är så. I första hand menar jag att vi måste bli aktivare internt. Min förhoppning är att detta på sikt skall göra oss aktivare externt men detta får vi i så fall återkomma till i sinom tid.



Quo vadis?

Mina funderingar är följande:

1. Ang. besättningens instruktion, § 1 mom 2

Enligt denna instruktion är besättningens uppgift ”att åstadkomma ett kamratligt samband mellan i seglande skepp utbildade sjömän och att därvid bevara minnen och traditioner från skepp och sjöexpeditioner”. En del gaster i mitt backlag – Sydkustens – anser att denna uppgiftsbeskrivning är tillräcklig, själv är jag tveksam inför passusen ”bevara minnen och traditioner”. Som ovan sagts, ju äldre vi blir och ju längre distans vi får till vår tid ombord desto mer förlorar vi i kunskap om segelskepp, sjömaning och sjömanskap. Minnen är ju inte bara kolorerade foton, det är ju också kunskap, insikt och i viss mån professionalitet, d.v.s. grunder i vår identitet. Jag anser inte att vi lever upp till dessa intentioner men, OK, jag böjer mig tills vidare för gubbarnas uppfattning. Vi bör i så fall trycka mer på detta innehåll och det kan bl.a. göras genom att vi umgås mer inom hela besättningen för att utveckla samhörigheten och få nya impulser. Det går lätt slentrian i det enskilda backlagets programarbete. Backlagen är dessutom så pass isolerade från varandra att man snarare uppfattar dem som skilda föreningar i stället för ”bröder i bygden”. Hur ett sådant umgänge skulle kunna utvecklas lämnas förslag på nedan.

2. Skeppsrådets initiativ

Genom skeppsrådets initiativ har vi fått möjlighet att segla tillsammans men på senare år har dessa möjligheter uteblivit. Som ersättning skulle skeppsrådet kunna ordna studiebesök på olika håll t.ex. i Stockholm på *af Chapman* eller briggen *Tre Kronor*, eller till *Pommern* på Åland, eller *Sigyn* i Åbo. Man kan också komma till fregatten *Jylland* med färjan från Varberg, eller till *Passat* med Travemündefärjan, eller till *Dar Pormorza* med Stena från Karlskrona. I samband med utställningar, t.ex. den nu pågående på Sjöhistoriska om ”Segelkungen” (Gustaf Erikson på Åland) kan besök på *Chapman* eller *Tre Kronor* kombineras. Detta kan ske vid lämpliga tillfällen t.ex. på våren i samband med årsmönstringen som ett tvådagars arrangemang (med inhysning på Drottning Viktorias Örlogshem) för att göra årsmönstringen ”populärare” eller på ett höstmöte. Utställningen om Rydberg i Lidköping skulle kunna mobiliseras igen, chefen för museet är inte ovillig har jag förstått efter mitt samtal med henne. I museets regi renoverades en skuta, galeasen *Mina*. Hon är numera i privat ägo men kan sannolikt chartras för en tur på Väneren.

Utom detta finns det massor av andra skutor att ”hyra in”. Ett smakligt förslag är att hyra Kryssarklubbens *Atlantica* för en expedition till Skottland. Lägges den upp som en utbildning i

samarbete med Seglarskolan kan den nog göras till ett överkomligt pris.

3. Backlagens insatser

Skeppsrådet skulle kunna tilldela backlagen uppgifter att arrangera några av förslagen i p. 2 ovan eller andra förslag med ett backlag per år. Ett sådant evenemang blir av kraftfullare natur än om backlagen skulle bjuda in varandra. Sådana inbjudningar har förekommit men de lockar inte. Man ger sig inte iväg 30 – 60 mil för att umgås några timmar. Främlingskapet mellan backlagen är därtill för stort.

4. Ekonomin

Besättningens blygsamma ekonomi är en starkt begränsande faktor för initiativ.

Jag har tidigare flaggat för en höjning av medlemsavgiften med 100 kr för att ge skeppsrådet möjlighet till en ”eriksgata” till backlagen, ett backlag per år, för att bryta rådets anonymitet. Vi i Sydkustens backlag har haft glädjen att få ta emot vår kapten vid två tillfällen de senaste åren men övriga rådsledamöter är obekanta för oss, sannolikt även för Väst kustens backlag.

Det är i sammanhanget angeläget att lyfta fram vårt förhållande till Rydbergska Stiftelsen. Stiftelsen gör inte mycket väsen av sig nuförtiden. Rydbergsgastarna har mer eller mindre blivit dess ansikte utåt. Jag vill här erinra om att det var Rydbergsgastarna som i slutet av 60-talet räddade kvar stiftelsen när den dåvarande ordföranden kommerserådet Böös ville överföra tillgångarna till sjöräddningen. Räddningsoperationen var en häftig historia som finns att läsa i gastarnas handlingar. Någon gång kan det vara värt att återkomma till den. Nog av: Stiftelsen har aldrig visat något intresse för att stödja oss trots att vi räddat den och trots att vi med vår verksamhet synliggör den. I stiftelsens urkund § 17 står att ”... den äger ... använda sina tillgångar till sådana åtgärder, som för stiftelsen kunna finnas nödiga och nyttiga”. Med lite extensiv tolkning borde man kunna vara generös, i synnerhet som man sitter på mer än 20 mkr. Det skingrar inte tillgångarna i grundfonden som vid instiftandet 1846 var på 150 000 kr. Enligt min mening behövs en ”allvarlig överläggning” mellan skeppsrådet och stiftelsen där eventuellt företrädare för backlagen kan bistå skeppsrådet.

En annan fråga som i högsta grad berör stiftelsen dök upp när vi kunde läsa i Oscar Malmbergs efterlämnade handlingar hurusom Rydbergs elevkår vid barkens hemkomst till Göteborg under kapten Tamm, som examenspresent från dels ”en sammanslutning av sjöfartsmän i Göteborg” och dels ”en sjöfartsfirma i Stockholm” fick emottaga en större penningssumma. Elevkåren förfogade således

över ett eget konto. Var finns dessa pengar i dag om de alls finns? Om de finns är det troligt att de gått in i stiftelsens räkenskaper när stiftelsen slutade att driva egna skepp. Finns de är Rydbergsgastarna de närmaste arvtagarna. Även detta bör tas upp i den ”allvarliga överläggningen” med stiftelsen.

Vi får heller inte glömma Stockholms Grosshandels-societet som var med om att bygga ut grundplåten i stiftelsen som 1911 erhöll 225 000 till inköp av den andra fullriggaren i stiftelsens ägo, det som skulle bli *Abraham Rydberg* (II). Dessutom erhöll stiftelsen årliga anslag under en period. Societeten lever i högelig välmåga och är avsevärt aktivare än stiftelsen när det gäller bidrag till maritima verksamheter av historisk natur. Man har bl.a. lämnat bidrag till *Tre Kronor*. Vi börjar som sagt bli historiska och kanhända finns det en infallsvinkel att testa t.ex. i samband med resonemangen i nästa punkt.

5. Samling runt gemensamt objekt

Inför vårt backlags 50-årsjubileum läste jag igenom tillgängliga arkivhandlingar från backlagets bildande 1960 och framåt. Där fanns en omfattande korrespondens med skeppsrådet i Stockholm. Det var en rolig, lärorik och nyttig läsning. Bl.a. framkom att det under åren från och till diskuterats inköp av ett segelfartyg. En gammal galeas var på tapeten i slutet av 60-talet. I mars 1984 erbjöds vi en 24 m brigantin genom en Bo Nyman som företrädde en bank i England som tagit in en pant. Det framgick inte av handlingarna vad som hände men sannolikt stupade projekten p.g.a. finansieringsproblem. I slutet av 60-talet seglade även projektet ”Evert Taube” upp. Så vitt jag kan erinra mig var det ett samarbetsprojekt på nationell nivå med flera inblandade parter. *Evert Taube* skulle bli ett nytt segelskepp som var brigg- eller möjligen fulltacklat. Vad som hände med projektet är okänt, är det någon gast som minns?

I slutet av det dynamiska 60-talet diskuterades även en närmare samverkan med Birkastiftelsen i Stockholm om inköp av ett segelfartyg med bidrag från Rydbergska Stiftelsen. Vad som senare hände är okänt. Det finns måhända en tråd här att nysta vidare på?

Kanske behöver vi något slags projekt, gärna liknande dessa, att samlas runt?

Detta var några högst personliga reflexioner. Jag vill värna om de värden som en gång skapade *rydbergsgasterna*. Ett första steg på den vägen kan således enligt min mening vara att vi aktiverar oss.

Jag hoppas på en debatt om detta i Skeppsorder.

Tom Sjöholm
Flying Clippers Riobesättning

Under den gångna hösten har Skeppsorders läsare fått följa Gladans sommarresa till USA för 35 år sedan. För 20 år sedan företog Falken en liknande tur. Fartygschefen den resan (och många andra), Ragnar Westblad, har välvilligt ställt följande redogörelse till Skeppsorders förfogande. Här kommer första delen.

GRAN REGATA COLON 92 QUINTO CENTENARIO

Så var det officiella spanska namnet på århundradets största kappsegling, organiserad av en spansk organisation med biträde av Sail Training Association

Första gången jag hörde talas om detta arrangemang var 1986, vid den årliga S.T.A.-konferensen i London. Kommendör Norsell, då utbildningschef MS, tänkte på idén för ett skonertdeltagande.

Åren gick och ingenting hände. Så sent som hösten -90 var det högst osannolikt att vi skulle delta. ”Inbjudan har kommit och vi har ännu inte tackat nej” – för att citera Sten Gattberg. Våren -91, då anmälningstiden gick ut, fanns fortfarande ingen ljusning.

På sommaren hände tydligen något positivt, som förändrade bilden. (Sten kan säkert berätta om de turerna.)

Ryktet spred sig snart att projektet, med hjälp av sponsorer, troligen skulle bli av. Jag anmälde mig direkt till MKS/Pers – sedan talade jag med min hustru. Först var det tvärt nej för att en vecka senare fråga mig ”när var det den där seglingen skulle äga rum?”

Under hösten och vintern var det sedan många turer ”seglar / seglar inte”. Det positiva beskedet kom äntligen i v206. Jag var på kurs i Enköping och blev uppringd av Sten på onsdag morgon kl 09.30. Tack Sten! Sjösäcken var redan packad.

Sportlov v7 och sedan började det stora äventyret.

Vi hade sex veckor på oss för årsöversyn inklusive dockning, rustning, provturer och planering.

Här nedan tas några åtgärder upp, som var specifika för denna resa.

Fartyget

Ny sval, tillika reservfrys, installerades där tidigare klädskaup stått (BB-sidan av gamla västindietanken). Det skulle visa sig att tack vare denna nyhet blev det aldrig proviantbrist när de två andra fry-sarna stod i kö för reparation.

Vi ”tiggde” av Transtema AB, Göteborg, en satel-littelex, s.k. Inmarsat C. Denna visade sig alldeles

oumbärlig då kortvågen fungerade dåligt p.g.a. alla jordfel.

Brand- och överlevnadsfunktionen sågs över, där MtjC gjorde en jätteinsats, bl.a. skaffades 5 överlevnadsdräkter, rökdykarutrustningen fördubblades och 2 extra 20-mannaflottar anskaffades.

En kombinerad logg- och temperaturgivare installerades. Golfströmmen är stundtals som en serpentinväg och då gäller det verkligen att inte ”köra i diket”.

Ett mindre svetsaggregat lånades in.

För att underlätta latitudsdevieringar före avresan från Las Palmas fick vi av Naut låna devieringsgyrot, extra vertikalmagneter och en magnetvåg.

Utbildning

Två dagars repetitionskurs i astronomi.

Praktiska rökdykarövningar ombord för hela nyckelbesättningen.

Undervisning i Atlantens meteorologi.

Utbildning i Inmarsat C.

Övrigt

Ordentlig läkarundersökning av samtliga. Med anledning härav avmönstrades 3.kocken, astmatiker. Villiga ersättare fanns det gott om.

Sjukvårdsutrustning: ryggskadebår, syrgasbehandlingsapparat, vattenrengöringsmedel m.m.

Ordna så att vpl kunde få ut sin lön på Visa-kort.

Ta fram en ”uniform” för eleverna. Flottans vita långbyxor och en röd pikétröja med vår logo på bröstet och HMS FALKEN i vit text på ryggen.

Falcon-drycker, ”gratis så mycket ni får plats med”, och Falcon Crest vin. Vi är ju det **enda** fartyget med såväl eget bryggeri som egen vingård.

Andra detaljer som ej kan kompletteras under expeditionen men är nog så viktiga: svensk snaps, punsch, kräftor, hjortronsylt m.m.

Jaga fler sponsorer. Under rustningen drog vi in nära 200 000 kronor till projektet.

Alla befäl utom MtjC, tillika 3.skeppare, hade seglat ombord tidigare. Så lyckligt lottad har jag aldrig varit tidigare i början av en expedition.

Sekond tillika IntO var Karl-Henrik Peilot till Boston, därefter Sverker Lindholm. 2.O Örjan Persson. 3.O Sverker Lindholm till Boston, därefter Ingemar Narheim. MtjC tillika 3.skeppare Bo Peders till Liverpool, därefter Jan Svensson. 1.sk Tommy Nilsson, 2.sk Jörgen Zetterlind. Därtill 7 vpl, varav 3 kockar.

Färdplan och elever

Besättningsbyte skulle i huvudsak ske i varannan hamn. All rekrytering av elever samt transportplanering till respektive hamn sköttes förtjänstfullt av MKS.

Första perioden, till Cadiz, delades upp i två elevomgångar. Karlskrona – Cherbourg, 20 elever ur åk 9 Brattebergsskolan, Öckerö, samt 8 föräldrar. Cherbourg – Cadiz, åk 1 från drift- och underhålls-linjen på Lindholmens gymnasium. Övriga perioder bestod elevomgångarna av äventyrslystna ungdomar från hela landet, 16-24 år, inklusive sjövärnare och skutseglare från västkusten.

Största orosmomentet inför hela seglingen var hur vindarna skulle bli de första två veckorna. Styv kuling och storm från SV-NV skulle innebära nödhamnar och därmed eventuell försening till starten. Beredskap för tidigare losskastning från Karlskrona planlades härför. Turligt nog visade veckoprognoserna att lågtrycksbanorna skulle gå mot Centraleuropa.

Att det blev en osedvanligt hektisk 6-veckorsperiod förstår ni säkert. Ett vackert ”april”-väder i mars underlättade väsentligt, men dagarna slutade sällan före 21-22 och varje befäl hade minst en 20-punkts viktig restlista att åtgärda sista veckan. Framförallt MKS men även andra myndigheter, organisationer och företag stöttade oss på alla möjliga och omöjliga sätt. Tack!



Falken (vid Kieler Woche 1962)

Avseglingen

Så – äntligen, söndagen den 29 mars anno 1992 – blev allt vi kämpat för en realitet – avseglingen mot Cadiz för start i Gran Regata Colon.

Avseglingen, med stagföck och skonert, föregicks av en traditionell avskedsceremoni. Anhöriga och vänner hade mött upp, ”Ankarspelet” spelade på kajen, korum av amiralitetspastorn Hildingstam och avskedstal av CMKS. Det originella inslaget bestod av snöyra i den kalla och friska nordanvinden.

Sista tampen, akterändan, lades loss av gamle vännen ”Z” och så var vi då på väg.

Ostlig styv kuling var utlovat de första dyggen så det blev en rask färd över södra Östersjön. Drygt 1,5 dygn tog det. Vad skönt det är med stormstoren i akterlig vind när man har nya elever! Kylan med ett par minusgrader på natten var dock en liten chock för oss alla.

Lotsen i Kielkanalen var gammal bekant, så det blev bredfockesegling drygt halva kanalen. Solen tittade fram och i lä med +11° i luften var det skönt att knäppa upp skinnkavajen en stund. Utlovad ostlig styv kuling norr om Ostfrisiska öarna uteblev nästan helt så det blev en ganska händelsefattig segling, även kryss, i gammal ”dösjö”.

Två av föräldrarna tillhörande Öckerö brandkår gjorde ”brandsyn” ombord. Organisation med befäl och vpl fick beröm men materiellt fanns delbrister, trots förbättringar gjorda under rustningen. Bl.a. borde ”Alice Timander-dräkten” ersättas med de tjocka jackor som brandkårens personal har. Dels är de smidigare och dels känner man när det blir för hett. Skumsläckningsaggregat med skum saknades. Båda dessa brister skulle åtgärdas av Öckerö brandförsvaret genom transport ner med den buss som skulle lämna och hämta eleverna i Cherbourg.

Inlöpanget till Dover, i nattens mörker, blev en utbildning i den högre skolan. Utanför pirnockarna, 100 m brett, gick en ostlig ström med några knop, vind och sjö från ost. Med en skicklig lots och full fart på maskin siktade vi väst om den västra nocken och vi hade bara någon knop i överskott. Jag såg i ögonvrån att vi hade stadig bäring till en kajlampa bortanför inloppet. På två fartygslängders avstånd hade vi fortfarande västra nocken 30-40° på SB bog. Nu måste han gira tänkte jag – men det dröjde ”evigheter” innan det rappt kom ”hard to starboard – hard to port” och så var vi plötsligt inne i bassängen. Puh!! Ett mycket smalt och lite trickigt inlopp till dockan var nu bara barnleken.

Nu var Östersjön och Nordsjön passerade utan incidenter. Inte en kuling ”på näsen” och Sjöberg hade faktiskt aldrig hälsat på! ”Loppen” satt inte helt fel!

I Dover låg vi förtöjda intill *Nordkap* från Stockholm. Hon och *Marité* skulle bli våra svenska konkurrenter och även våra bästa vänner.

Nils, skepparen på *Nordkap*, överlämnade ett fotografi på skutan till oss. Bilden var tagen rakt akterifrån. ”Så här kommer du att få se oss i fortsättningen” sade han road och övertygande. Raskt hämtade jag i hytten en slöbild på *Falken* och överlämnade till Nils med orden ”denna bild är tagen fem minuter senare!”

Att det är tät och intensiv trafik i Engelska kanalen framgår bl.a. av den hårt belastade anropskanalen 16 på VHF. Engelska, franska och en blandning av

dessas och alla andra möjliga och omöjliga språk. Disciplinen är inte alltid enligt IMO:s regler. ”Do you think you own the ocean – eeh?!” sa någon som just höll på att rammas. ”Piss off channel 16” är ett exempel på ett ”käck” uttryck för att temporärt få tyst på frekvensen.

Cherbourg

Här blev vi kvar två dagar extra p.g.a. en NV-storm i Engelska kanalen. Därmed fick de nya eleverna, i likhet med Brattebergsskolans, möjlighet att besöka Utah Beach och D-Day-museet i Sainte-Mère-Église. Det är där den berömda fallskärmshopparen hänger i kyrktornet – nu ersatt av en docka kanske bäst att tillägga.

Vi dockade ut den 16 april klockan nio för att invänta den hastigt avtagande vinden. Den 1 M långa och 25 m höga vågbrytaren ger bra skydd i yttre bassängen, men fortfarande, nu vid högvattnet, bröt skummet över! Strax före middagstid kom vi dock iväg. Det blev en seg kryss med motorsegling ut ur Engelska kanalen och först på andra dygnet kunde vi äntligen sträcka ner i Biscaya.

Det går inte att förutse allt här i livet. Den 18 april fick vi höra på nyheterna att en vild strejk brutit ut i de nordfranska hamnarna. Den spred sig fort ända till Kielkanalen och varade i ett par veckor. Vi hade tur men *Georg Stage*, som redan var i viss tidsnöd, tvingades runda Jylland. Därmed missade hon starten i Cadiz och hela kappseglingen över till San Juan.

Brand ombord

Nu inträffade det som inte fick inträffa. Halvvägs över Biscaya tjöt brandvarnaren, nyinstallerad i timmermanskojen. Brand i kvadranttrummet! Det tog fem minuter att få kontroll på elden men sex timmar med eftersläckningen.

Utan den lånade utrustningen från Öckerö samt de extra luftflaskorna hade branden kunnat få ett mycket allvarligare förlopp. Nästan allt befäl gjorde, i omgångar, svåra och tuffa rökdykningar för att komma åt brandhärden SB akter i kvadranten. Vikten av att kunna tänka klart även i svåra situationer visade chiefen prov på. När luften tog slut i tuberna fann han att lågtryckskompressorn i maskin gick att ansluta till reduceringsventilen och därmed kunde fortsatt rökdykning ske med luft i helmask.

Vad var då orsaken? Det är ju inte första gången det brinner i kvadranttrummet. Numera är isoleringen på avgasrören överdimensionerad för att man skall kunna förvara bl.a. tvättsäckar i utrymmet utan att överhettning sker. I detta fall hade någon tömt några säckar med uniformer och kasskläder och stuvat dessa bakom och mellan avgas-

isoleringarna. På så sätt hade en mila kunnat bildats under den långa motorseglingen i Kanalen.

Vi närmade oss Spanien och vindarna började tilltaga runt ”hörnet”. Nu på natten, med en massa bråte från kvadranten provisoriskt surrat på däck, seglade vi bara på stagflock och skonert, 150 m², och gjorde 11,5 knop.

I La Coruña hade den förnämlige konsuln Henry Guyatt förberett det mesta för vårt besök. Sanering av timmermanskojen och kvadranten, fyllning av luftflaskor, tvätt av rökskadade kläder m.m. Ett kort men intensivt besök.

Under rustningen hade vi fått ett brev från gunrummet på *Juan Sebastian de Elcano*, spanska flottans 4-mastade toppsegelsskonare och även värdfartyg under denna kappsegling. ”Welcome to Gran Regata Colon. We hope that you will have fair winds for the second place because the first is already dedicated to *El Cano*. Let my sternlight guide you happily to the next port” etc. Henry hjälpte mig nu att översätta ett svarstelegram på spanska. ”If Columbus had been clever, he should have followed the viking Leif Ericson so we could have had a 1000-year celebration instead. So if you now follow us, you might see our red top light – and if you are very, very lucky – you might even see the green one”.



Juan Sebastian de Elcano

Hitintills hade det varit en ganska kylslagen resa men utanför Portugals kust kröp temperaturen upp över 15° dagtid och långkalsongerna stuvades ner för ett par månader. Ett annat tecken var att pannan stängdes och skorstenen stuvades undan.

Den 25 april utanför Portugals SV-hörn, i strålände sol och i en fin bris, mötte vi HMS *Carlskrona*. Till skillnad från oss rullade hon kraftigt i den långa atlantdyningen. Relingsmaning, giv akt, svensk lösen från båda fartygen, och sedan var allt över. Kändes uppiggande för ögonblicket – men vemodigt efteråt.

Cadiz

Efter många turer om kajplats för att eleverna skulle kunna debarkera förtöjde vi på utsidan av uruguayanska flottans skolfartyg *Capitán Miranda*. De spelade samba nästan hela dygnet – pittoreskt men något irriterande för sekonden då förstadagsprogrammet skulle genomföras.

Jag var ombord och anmälde mig för FC *Juan Sebastian de Elcano*. Vi skrattade gott åt våra psykningar. Kajutan har en sober utsmyckning i mahogny och silver. Den vackraste kajutan av alla fartyg jag varit ombord i.

När alla civila reparatörer satts i arbete under förmiddagen gick vi efter lunch ut för att klippa oss. Först en kall öl vid närmaste uteservering. Vilken känsla att få slappna av och första gången känna sig lite ledig. Med teckenspråk letade vi oss fram till närmaste frisersalong. Klockan var 14 – stängt för siesta fram till klockan 17. Ja, ja, ... det gick ju ingen nöd på oss så de närmaste tre timmarna hann vi besöka ett antal uteserveringar.

Paraden genom staden, i tryckande värme, med de nya eleverna i "uniform" gick alldeles utmärkt – bortsett från att engelska yachtbesättningar framför oss gjorde konstiga danssteg – allt för att förvillra taktstegen på vår vpl flaggförare. "Vågen" gick ofta från besättning till besättning.

I en ganska uppsluppen men lång väntan på spanska kungaparet stod vi, ett 30-tal personer, i ett av stadshusets mindre rum. Kvavt, syrefattigt och inget att läska strupen med. Efter drygt en timme började det dra ihop sig. Längs ena väggen radade de 9 (nio!) spanska amiralerna upp sig, naturligtvis enligt "den gula boken med den blåa ryggen" samt rättade sina ordensband. Vi gäster trängde ihop oss på motsatta sidan. Fartygschefen på australiska *Young Endeavour*, örlogskapten, kunde inte låta bli att utnyttja tillfället så helt spontant gick han över till amiralerna och "inspekterade" dem!

Klassindelning inför racet:

- A – alla råseglare samt övriga fartyg > 50 m
- B – övriga segelfartyg mellan 30 m och 50 m, bl.a. *Falken*
- C – skonare och yachter < 30 m med underklasser med/utan spinnaker
- D – charterbåtar i olika storlekar, också med olika underklasser
- E – Whitbreadbåtar och andra med professionella besättningar, bl.a. *La Poste* och *Merit*

Gemensamt för klass A, B och C var att minst 50% av besättningen skall vara elever mellan 16 och 24 år.

Vid "Captains briefing" var klassindelningen inte klar p.g.a. att man ej hunnit gå igenom alla besät-

ningslistor. Vi fick nöja oss med det t.v. Det blev dock en långbänk.

Starten 3 maj

Nu var äntligen dagen D inne. Fantastiskt att vi får vara med och uppleva detta historiska ögonblick tillsammans med 250 segelfartyg från hela världen.

Kappseglingensbanan var Cadiz – San Juan, via ett tekniskt stopp på Kanarieöarna 660 M + 2775 M = 3435 M. Meteorologerna lovade, för de första dyggen, N och NO 30-25 knop successivt avtagande till 10-5 knop. Nära Afrikas kust fanns risk för stiltje så vår taktik var att först slörkryssa oss västvärt.

För att under förmiddagen blåsa 30 knop, vilket i det trånga farvattnet omöjliggjorde segelexercis, mojnade det till 20 knop vid starten klockan 15. Det var en hänförande och imponerande syn att se alla dessa fartyg sätta sina dukar och ge sig i väg på århundradets största kappsegling. "Spanska armadan" hade återuppstått!

Vi kom sent iväg, men inom de 20 minuter man har på sig m.h.t. kollisionsrisken, och satte allt vi hade. Trettio minuter efter start vred vinden till VNV! Vilken tur, vår favoritvind! Bredfocken beslogs och vi drog snabbt genom fältet. E-klassen drog iväg ännu snabbare. Att några av de ryska storseglarna skulle bli svårslagna förstod vi också. Vi fick vara glada för denna vindriktning så länge den skulle vara. Vid 22-tiden backade den till NV men fortfarande gjorde vi 8-10 knop i halv vinden.

4-7 maj

Tolv timmar efter start var det roliga slut. NO till NNO 10-15 knop och fortsatt slörkryss för SB-halsar. Övriga fältet kom mer och mer i kapp, vilket framgick av de inrapporterade 0800-positionerna.

Kommande dygn skulle vinden vrida mer mot NO-ONO. Första vändningen, en gipp i 12 m/s med den nya besättningen, gick friktionsfritt efter en timmes förberedelser. Sjön var just då ganska grov och sjösjukan hade så smått börjat sprida sig. Humöret var det dock inget fel på och vi hade god fart mot målet.

I vattnet uppenbarade det sig för oss helt nya beaktansaker: val, delfiner, flygfiskar (ingen på däck ännu) och sköldpaddor. Alla kameror fram, men få visste hur lönlöst det är att med en stillbildskamera försöka fånga en hoppande delfin tvärs ut från fartyget.

Med på denna atlantsegling var Gunn von Trepka, S.T.A.:s representant i Norge. Hennes uppgift var bl.a. att för besättningen hålla olika föredrag om Columbus. Föredragen omfattade hans uppväxt, förberedelser för resan, dåtidens navigeringsmeto-

der, själva seglingen, mat och dryck, m.m. Första lektionen hölls på denna sträcka.

På förmiddagen den 6 maj dog vinden 30 M från mål. Ungefär en fjärdedel av startfältet hade redan passerat mållinjen. I svaga och mestadels SV-vind (!) tog det oss ett dygn att nå mållinjen – och då parallellt med *Juan Sebastian de Elcano*!

Vad tror ni hände fem minuter efter vår målgång? Jo, självklart, en hastigt ökande nordlig vind gjorde att vi ökade från 2,5 till 7 knop för att ytterligare fem minuter senare vara uppe i 10 knop! Kvarvarande i fältet tackade och tog emot. Glädjen för oss var att till *Elcano*, som sakta drog akteröver skicka signalen ”Let my stern light guide You happily to Las Palmas”.

Armadan delades i två delar, en till Las Palmas och en till Santa Cruz de Tenerife. Hur låg vi då till resultatmässigt? Inga officiella siffror fanns men vår gissning var ca 50:e plats totalt.

Las Palmas

Vi låg akterförtöjda i yachthamnen mellan *Urania* och *Marité*. En utmärkt plats och mycket lugnare än myllret där råseglarna låg. En suverän organisation förverkligade att alla kom att trivas i staden och dess omgivningar. Sightseeing, segling med typiska Kanarie-jollar, utediscon samt en mängd andra aktiviteter gjorde att Las Palmas blev en favorithamn.



Marité

Allt hans dock inte med för hela besättningen m.h.t. alla förberedelser inför atlantseglingen. Mat, mat och åter mat skulle tas ombord samtidigt som frysreparationer pågick. På tal om haverier så bara i maj månad hade vi 95 dokumenterade haverier och reparationer. Enligt maskinloggboken drabbades chieften i Las Palmas av ”Montezumas hämnd”. Svartvattenpumpen ur funktion – igen. Frysarna i kö. Jordfel i stor del av fartyget, framförallt radio-

hytten, svart- och gråvattenöversvämningar, etc. Dessa ständiga haverier under expeditionen drabbade besättningen såväl fysiskt som psykiskt. Efter Las Palmas gick chieften bara 3:e skeppare dagtid för att kunna hinna med alla reparationer.

En natt vid ett obevakat ögonblick var några elever och stal *Uranias* Jolly Roger. Morgonen därpå kom en piratklädd delegation från *Urania* och begärde flaggan tillbaka. Om än artigt så fanns en underton av ”ond bråd död”. Vi tyckte att Jolly Roger hängde fint under SB bardunspridare och det fanns inget skäl för något annat. Vi gav dem en låda Falcon för att stärka deras mod och de lät sig nöja med det, fram till Nassau.

Det officiella programmet var fyllt av protokollbesök och museibesök samt även deltagande i katolsk mässa. Historiens vingslag kändes när vi militära fartygschefer lade ner våra kransar vid Columbusstatyn.

Det delades ut två priser vid en mottagning. Ett till fartyget med den äldste fartygschefen, vilket tillföll FC *Tovarishch* – 74 år. Ett till det äldsta fartyget i B-klassen, trots att klassindelningen ännu inte var klar, *Falken*. Vårt vackra pris var en mässingspolare monterad på en träplatta. Den vägde ”ton”. Vid ett senare tillfälle fick jag anledning att i avslutningen av tacktalet knyta an till priset. Alla fartyg hade fått en ”välkommen-tillbaka-hälsning”; *Falken* tänkte dock inte återvända. Det blev knäpp tyst i salongen när tolken översatte detta. ”Vi stannar” – då blev det inte tyst längre!

Ett vackert minne från besöket finns, förhoppningsvis fortfarande, på den vitkalkade strandskoningen i yachthamnen. Konstnärliga elever målade *Falkens* logotyp inramad av en vajande örlogsflagga.

Fortsättning följer ...

FEL SIGNALEMENT

I artikeln i ett tidigare nummer av Skeppsorder om den nybyggda barken *Alexander von Humbold II* påstod jag att hon liksom föregångaren skulle segla med gröna segel.

Det verkar inte stämma eftersom hon i december upptäcktes i Las Palmas med vita segel. I den hamnen hade hon då sällskap med bland andra HMS *Gladan*, *Lord Nelson* och *Christian Radich*. En populär hamn för seglare!

Sven Dagberg

EN NY GENERATION GÅR TILL SJÖSS

"Alle man på däck, vändning genom vind NU!" Kläderna ligger redo vid fotändan av kojn och jag flyger upp på däck. Jag tar mig nyvaken till min position vid mesan där jag och maskinisten leder ett antal medseglare under manövern, fortfarande nyvaken hör jag båsen ropa första ordern, "roder i lä, bräck i mesan". Jag börjar dra, vändningen är över på ett par minuter, alla vet vad de ska göra och vädret är någorlunda lugnt så allt går smidigt och snart kan jag gå och lägga mig igen. Men med den enormt häftiga känslan i kroppen blir det svårt att sova.

Jag heter Matilda Dagberg och att bli väckt mitt i natten för en segelmanöver är bland det bästa jag vet. Förutom jolle och morfars familjebåt så började jag segla skuta sommaren jag skulle fylla elva. Intresset hade väckts mycket tidigare men det var först nu jag tog möjligheten att segla. Detta var på ett läger med dryga tiometers-galeaserna *Elmy* och *Lova*, sedan dess är jag fast och har inte spenderat en enda sommar utan att vara på båt. Det blev fyra somrar på läger där innan jag uppfyllde min större dröm om att segla skolfartyget *Shamrock*, där har jag nu seglat två långseglingar på en månad som elev och en långsegling som förhandsman/vaktledare.



På *Shamrock* lär man sig otroligt mycket och är man intresserad kan man lära sig ännu mer. På min första långsegling hade båsen seglat briggen *Tre Kronor* och när jag visade mitt intresse lärde han mig grunderna i att segla råttacklade fartyg och jag började drömma om att segla *Tre Kronor* jag med.

Utöver de längre turerna på *Shamrock* har jag även seglat som jungman och befaren jungman flera helger de senaste åren och jag är nere på Skeppsholmsgården på tisdagkvällar och gör underhållsarbete. När jag träffade andra som seglat och hörde deras historier om andra fartyg så började jag drömma större och större vad gäller båtar. Jag ville

delta i the Tall Ship's Race och segla fullriggare, helst någon av de norska och helst *Christian Radich*.

I sommar fick jag den otroliga möjligheten att uppfylla två av mina allra största drömmar, att segla briggen *Tre Kronor*, och att få segla *Christian Radich* i Tall Ship's Race.

Briggen *Tre Kronor* är en underbart vacker båt med en underbar besättning och att vara där tre veckor på praktik gjorde att jag lärde mig otroligt mycket. Rent seglingsmässigt är *Tre Kronor* helt fantastisk att vara med, jag hade tur med vädret under mina tre veckor och trots att vi aldrig lämnade Stockholm var det nog den mest lärorika segling jag gjort. När gästerna bara är ombord i fyra timmar har man inte mycket tid på sig att göra ett gott intryck så det var så mycket segel som möjligt så ofta som möjligt. Även sådana saker som att kryssa bara för att visa att man kan och att segla till och från kaj för att det är roligt gör att man får mycket erfarenhet. Dessutom lär man sig båten på ett sätt som är helt otroligt.

Under fem veckor seglade jag som frivillig besättning ombord på *Christian Radich*. Jag mönstrade på i Greenock, Skottland och fick mönstra av i min hemstad Stockholm. Det fina med råttacklade fartyg är att de alla fungerar likadant, systemet är lika så att lära sig en ny båt går fort om man kan en annan. Efter att ha seglat med *Tre Kronor* hade jag koll på systemet, så jag behövde bara lära mig skillnaderna, och rutinerna kring själva segelsättandet.

Jag fick göra allt från att stå till rors, till att klättra i riggen och skrubba utsidan med "Metal Brite". Vädret varierade mellan hårda vindar och regn till stiltje och solsken. Under de olika racen har jag både länsat, kryssat och bara drivit med strömmarna. Nya människor i varje hamn innebär att man förklarar allt från början. Det kommer alltid frågor man själv inte ens funderat över, men som gör att man lär sig något nytt bara genom att tänka till. Olika människor behöver dessutom olika förklaringar. Hur förklarar man att ett 73 meters fartyg inte styrs likadant som en bil? eller att det är helt idiotiskt att släppa taget i riggen för att flytta en säkring?

Jag får ofta frågan vad det är jag tycker så bra om med segling, och jag kan verkligen inte svara på varför, men hela upplevelsen tillsammans är helt fantastisk. Man sover för lite, man jobbar hårt och man mår inte alltid toppen, men frihetskänslan av att arbeta 37 m upp i en rigg, känslan man får när motorn stängs av och man vet att det bara är seglen som driver oss framåt är fantastisk. Alla människor man får möta och allt man får prova på. På en båt

känner man sig sällan hjälplös, man får bara lösa problemet.



Så med vänner för livet och förhoppningar om fler ger jag mig nu ut på nya äventyr, nya hav och nya båtar.

Matilda Dagberg

HUR DET BÖRJADE?

Det är alltid svårt att veta varför något händer. Varför blev jag den jag blev? Varför gjorde jag det jag gjorde? Tremastbarken *T/S Gunilla* har nog betytt en del för det som Matilda, den nye medlemmen i Besättningen Rydbergsgastarna, valt att ägna sig åt.

En vacker sommardag år 2000 gjorde *T/S Gunilla* sitt första besök i Stockholm bemannad med Rydbergsgastar. Jag hade tyvärr inte möjlighet att vara med på hela resan, men embarkerade tillsammans med hederskaptenen Bo Cassel och hedersstyrmannen Sten Skeppström i Vaxholm för inspektion under resan in till Stockholm.

Medan vi för maskin tog oss sydvart mot stora farleden in mot Stockholm så nämnde jag för Bengt Malm, som var befälhavare, att min dotter med familj stod på bryggan vid Koviksudde på Ormingelandet för att försöka få en skymt av fartyget. ”Då gör vi väl en liten uppvisning” sa Bengt och styrde närmare bryggan för att sätta segel. Bland barnen på bryggan stod min dotterdotter Matilda. Från den dagen fick segelfartyg heta ”Gunillabåt” och förmodligen triggades då hennes seglingsintresse på allvar.

Hon hade visserligen seglat med mig några gånger i en mindre båt, men nu det är de större skutorna som gäller, men det berättar hon själv om.

Sven Dagberg

VESTKUSTENS BACKLAG

Den 20 november samlades 15 gastar till backlag. Cecilia Berne från *T/S Gunilla* gjorde en kort redogörelse för *Gunillas* vänförening och sökte stödmedlemmar.

Kvällens gäst Per Reinholdsson startade sitt anförande med en resumé över olika fartyg han varit mönstrad ombord i från maskinelev till maskinist av olika grader.

Därefter berättade han om *M/S Nihon* tillhörande Broströmskoncernen. Fartyget var ju på sin tid liksom Sveriges flaggskepp med den imponerande storleken (50 804 BRT) och med sina tre huvudmaskiner med en sammanlagd effekt på 78 500 ehk. Fartyget gjorde jordenruntresor på mindre än två månader inklusive ett stort antal hamnar!

Kenny Nilsson, backlagets verkliga kock, hade fixat till kvällens mål som bestod av stekt fläsk med löksås och kokt potatis, som medlemmarna lät sig väl smaka i olika omgångar. Kvällen förflöt i sedvanligt gemyt och förman Ola skall ha all heder av ett välordnat backlag!

Anders Lennvi



PÅ SJÖFARTSMUSEET ...

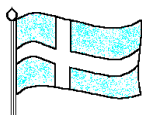
... i Göteborg pågår fram till 29 april en utställning med dagböcker, teckningar, foto och film från *Flying Clippers* segling i Medelhavet 1959. En utställning i samarbete med Staffan Wettre, Gunnar Stenström och Jonas Wettre.

TILL SALU: LONGITUDE

Komplett samling 35 nummer av tidskriften *Longitude*, 1966-1999. Kronor 3000:- vid avhämtning, eller frakt tillkommer. Anders F.L. Lennvi, telefon 031-52 91 03.

KALENDARIUM

Ostkustens backlag	12 mars
Manusstopp nästa Skeppsorder	27 mars
Årsmönstring	1 maj



FLAGGAN I TOPP

Februari

15 Staffan Ålund	70	O
17 Arvid Johansson	75	O

Mars

8 Björn A. Andersson	80	O
10 Kjell Smutterberg	75	O
24 Erik Lätt	80	O
27 Ole Christiansen	70	V

April

4 Bengt Pålsson	60	S
13 Lars Forsberg	75	V
24 Göran Ohlsson	65	V

Uppgifter om nya gästar i nästa nummer.

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 kalender och andra meddelanden till Gastarna.

Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befålet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20 nypan@lycos.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 32 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54 gafklint@msn.com
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39 lthoursie@gmail.com
Lättmatros	Jaen Hansson	08-31 09 09 021138772@telia.com

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	08-753 09 18 pelle@pellebrandt.se
Sydskusten	Guy Rosvall	042-738 93 rosvallguy@gmail.com
Vestskusten	Ola Manhed	031-93 28 62 olacmanhed@hotmail.com

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	rydbergsgastarna@telia.com
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna
Ekonomi, fakturor	c/o Lars-Göran Nyström Beckombergavägen 97 168 56 Bromma



Aktuella priser i slabbkistan

Standert	Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm		125:-
Blazermärke		100:-
Rydbergsknappen		100:-
Manschettknappar		125:-
Rydbergsslipsen	specialpris	60:-
Slipshållare		60:-
Vykort fyrmastbarken		5:- /st
Vykort skonert med kuvert		10:- /st
Vykort Sunbeam		5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)		10:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto 5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.