



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

# **SKEPPSORDER**

FÖR

# **BESÄTTNINGEN**

# **RYDBERGSGASTARNA**

**Ship's orders for the Rydberg Crew**

Årg. 81

Redaktion

Ansvarig utgivare

Februari

Nr 1

Lars Bergman

Sten Gattberg

2013

## **KAPTEN HAR ORDET**

### **Gastar!**

Det är så här års Besättningen har tillfälle att samlas runt kajutbordet för att, som The Walrus säger: "It's time to talk of many things!" Med andra ord kan vi vid Backlagsträffarna utbyta erfarenheter och minnen – kanske också smida planer för framtiden. 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 Skeppsorder.

Runt kusten ligger is och issörja, vintern med snöoväder har drabbat oss sedan början av december. När vi nu i februari ser solen vara över horisonten allt längre, väcks tankarna på kommande aktiviteter.

Backlagen i Vest och Ost håller igång medan Sydkustens Backlag har stått tillbaka något. Jag hoppas vi kan återföra Backlaget i vår krets. Just nu planerar Backlagsförman Guy och jag för ett vårligt Backlag där Befälet vill presentera sig för Gastarna i Syd.

Kontakterna med ”våra” utesejlare, *Gunilla, Älva* och *Falken* är goda. De förstnämnda seglar sin årliga rutt medan *Falken* på nytt seglat över Atlanten, nu med Marinens kadetter. Elever från Törnströmska gymnasiets sjöfartsprogram (Karlskrona) har seglat runt Florida.

*Mönstringsrullan* är från 2010 och planeras komma i nyutgåva 2015. Ett supplement med uppdateringar skickas nu ut till alla Gastar. Meddela adressändring och e-postadress så vi kan nå Dig rätt och på enklaste sätt. Även Postens brevbärare måste kunna dela ut till rätt adress!

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*

## Bårtäcke – Tack Åke Kindstedt

Vid Årsmönstringen 2012 överlämnade Hedersstyrman Åke Kindstedt till Besättningen – överraskande och glädjande – ett BÅRTÄCKE avsett att användas vid begravning av avliden Gast.

Ett stort tack till Åke för hans omsorg och generositet!

Bårtäcket är grönt och prytt med Besättningen Rydbergsgastarnas emblem. Avsikten med bårtäcket är att läggas över kistan under begravningsakten. Traditionen med bårtäcke är gammal och har åter tagits upp. Redan på 1600-talet förekom bårtäcke ibland ägda av församlingen, ibland en familjeklenod. Man kan jämföra med seden att svepa kistan i en svensk flagga.

Rydbergsgastarna har nu tillgång till vårt bårtäcke. Bårtäcket lånas ut efter förfrågan hos l.e Styrman. Den som är intresserad bör tala med anhöriga och anteckna önskan i ”vita boken”.

*Sten Gattberg*  
Kapten

## KALENDARIUM

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| Backlag Ostkusten            | 18 mars |
| Manusstopp nästa Skeppsorder | 30 mars |
| Årsmönstring                 | 1 maj   |
| Postrodden, Grisslehamn      | 15 juni |
| Beckbyxans dag               | 20 juli |

## MUSINGS OF AN OLD SAILOR

*By Captain J. W. Carr, Surbiton, Surrey, England.*

Where are those sailors. I used to know  
Those blue-eyed men of the sea?  
The men who taught me all I should learn  
Of knots and splices, rigging and sails  
Hauling and pulling on braces and brails,  
Climbing aloft in fair weather and foul  
To go bare-footed, sew canvas and growl  
To suffer salt-beef and “Harriet Lane”  
And “Liverpool Pantiles” with margarine  
Smear'd all over them. Heaven forbid  
That one should eat such rations!  
But we were hungry when we were young  
And ready to eat what came along  
When aspiring a sailor to be.  
They taught me how to Hand, Reef and Steer  
Both “by the wind” and “Full and By”  
And in a gale when running free  
To keep an eye on a dangerous sea.  
They taught me how to “Wear” and “Tack”  
And what to do if “Caught Aback”  
For they well knew how a ship should be sailed  
Those blue-eyed men of the sea.  
Where are they now after all these years  
Of war and tempests, laughter and tears?  
Gone. Gone where all good sailormen go  
To Davy Jones who, deep and down below  
Keeps a snug locker for old sailors’ bones  
A place called Fiddlers Green.  
They are done with their “Pound and Pint”  
Done with their starvation ships,  
They can have their “Full and Plenty” now  
And their grog in Second Mates’ “Nips”  
To these of us who still remain  
The years come along and are gone again  
Until that not too distant day  
Brings the shout of a last “Belay”  
And the boom of the minute gun.

*Ovanstående dikt är inlämnad av Sverker Westin.  
Den publicerades troligen första gången 1971 i The*

*Dog Watch No. 28, the journal of The Shiplovers' Societies of Australia.*



## T/S GUNILLA

När det uppstod en vakans bland fartygsbefälet på T/S *Gunilla* så var jag inte sen att ställa snöskyffeln utanför grannens dörr och flyga till Kap Verde för att segla till Grenada och Santo Domingo. Drömmen om stjärnklara tropiska nätter hägrade.

Kom till Mindelo på St Vincent dagarna före nyår tillsammans med båsen Martin Graaf och kapten Jörgen Hansson. *Gunilla* låg förtöjd vid den yttre piren. In rullade en lätt dnyning som gjort att extra förtöjningar fått läggas ut. I bukten in mot Mindelo låg flera gamla fartyg till ankars. Tyckte mig känna igen M/S *Tarrafal*, byggd 1968 som M/S *Betula* och under många år sysselsatt i Öresundstrafiken. Hon såg inte ut att vara i drift utan inväntade kanske kommande skrotning. För "båtologer" fanns nog flera fynd att skörda bland ankarliggarna Ett annat bekant fartyg var kryssningsfartyget *AIDACara* som kom in för ett endagarsbesök. Hon anlöpte Göteborg under sommarhalvåret då jag arbetade som lots. Kajen fylldes av tyska turister. Vid landgången ställdes cyklar som fartyget hade med ombord. Tyskarna flåsade iväg i hjälm och tights.

Kap Verde var annars en positiv upplevelse. Vänliga invånare i en karg natur. Eleverna som denna gång är från samhällslinjen årskurs 1 var på hajk och vandrade på grannön Santo Antao. Under kvällen kom halva gänget tillbaka. De kunde berätta att San Antao var bergig, men på vissa ställen fanns terrassodlingar och grönska.

Nyårsfirandet i stan var, vad som sades mig, intensivt. Själv hade jag stopptörn och firade tolvslaget tillsammans med eleverna. Eleverna började firandet på stranden och var ombord kl 2200. Ombord hade vaktledarna dukat för fest. Årsskiftet skedde med att jag som äldst ombord ringde ut det gamla året. Yngste elev, född i december -96 ringde in det nya året. Sedan utbröt ett fyrverkeri som väl kunde mäta sig med det som anordnas av Göteborgsposten.

Vi har nu varit på väg i fyra dygn. En stadig ONO vind har fört oss västvärt med 25-30 mil/vakt. På fock och stormasten för vi under dagtid alla råsegel. Röjel bärgas som brukligt på natten. Ett tag hade vi mesan satt, men hon blev lovgirigare och svårare att styra, så den lilla fartökningen åts nog upp av en "vingligare" färd över havet.

När jag tog fram sextanten så undrade eleverna vad det var. Då förklarade jag att man med hjälp av instrumentet kunde mäta en himlakroppens höjd vid en viss tid och få fram en ortlinje som ett led i att ange positionen. Detta konstaterades att vara "typ ascoolt".

Nästa fråga var om jag kunde lära ut det? Det var lättare sagt än gjort. När jag kollade i min medförda observationsjournal så var sista observationen jag gjort för typ 20 år sedan. Får börja med en meridi-anpassage (ÖMP) för att få ordning på begreppen. Hur var det nu? När deklinationen har motsatt namn som latituden? Får ta fram läroboken. Men ..., men till vilken nytta? En snabb titt i det elektroniska sjökortet (ECDIS) av modellen Transas 4000 ger direkt besked med meters noggrannhet om att vi befinner oss efter 5 dygns segling på position N 15° 56,294' och W 37° 48,302'. Vårt TTG, vilket nog betyder "Time To Go" är 7d 17tim 10min. Med nuvarande fart är vi framme på Grenada med god marginal till den planerade ankomsten 19 januari. ECDIS:ens manual är till format och tjocklek att jämföra med Gamla Testamentet i en familjebibel. Kanske skall jag som nutidssjöman studera den istället för att repetera gamla kunskaper.

Sedan f.Kr har det varit känt att det går att bestämma sin latitud med hjälp av vetskopen om en viss himlakroppens höjd över horisonten. Med kronometern 1765 kom ett genombrott. Då kunde vi med hjälp av tid, höjd och himlakropp bestämma även longituden.

Med Global Position System (GPS) raderades himlakropparnas betydelse för navigationen ut på några årtionden. Inte nog med det, gyrokompassen, loggen, sextanten och kronometern blev också överflödiga. Papperssjökorten också för den delen. Rättade och klara kommer de upp på skärmen, i varje fall så länge det finns ström. För säkerhets skull så är ECDIS:en kopplad till nödgeneratoren. Hade Cook och hans efterföljare med sig reservkronometer om den ordinarie stoppade? Kofferdisten hade det nog inte. Det måste varit ett glapp där innan tidssignalen blev tillgänglig. Idag är navigatören "on line". Varje avvikelser från den planerade rutten går att omsätta i pengar eller säkerhet. Efter den tragiska olyckan med *Costa Concordia* kunde de konstatera att hon senaste året avvikit från rutten 52 gånger. Hade varit bättre om tekniken som finns hade används före olyckan.

Genom att ändra skala kan styrman se hur bra eller dåligt rorsman styr. Små blå punkter markerar "kölvattnet" på skärmen. Det gamla att "rorsmans namn står skrivet i kölvattnet" får omformuleras till något elektroniskt. Eleverna har nu fått upp färdigheten i att styra i undanvinden. Det är inte helt lätt att hålla kursen.

Navigation i all ära, men det är segling det handlar om och vi seglar i Columbus tredje resas kölvatten.

Han är kanske den mest välkände sjömannen. Var hans seglingar till Nya Världen så enastående? På dessa latituder gör jordens rotationsriktning att nordostpassaden och norra ekvatorialströmmen för dig över Atlanten vare sig du vill eller inte. Bara du överlever svält och umbäranden. Nä, prestationen låg i att han efter varje resa hittade hem igen. Dog gjorde han visst i tron att han hela tiden varit i Asien.

Efter 7 dygns segling har vi gjort halva distansen av de ca 2200 milen. Närmaste land är Barbados 1000 mil västerut. I natt såg vi ett ljus vid horisonten och dagen innan hördes tyska på VHF:en. Vi har nog fått sällskap av en tysk fritidsseglare. På f.m. kunde jag se en slooprigg på långt håll.

Efter nio dygns segling dog vinden ut. Vi bärgar segel och startar maskin.



### *Gunilla i Saint Georges*

I natt ropade tysken upp oss på radion. "I cannot always see you on my screen, something wrong with your AIS?" AIS är en signal fartyget sänder ut med bl.a. namn och destination. "Well, I have seen you for a couple of nights", svarade jag. "But I have no AIS", svarade tysken. Vi önskade varandra Good-bye, and have a nice voyage.

Kanske träffar jag tysken i Grenadas marina. Ska gå dit och mingla med andra fritidsseglare. Viss status måste det ha att segla barkskepp istället för Bavaria. "Coolare" skulle eleverna tycka.

På det elfte dygnet stoppar kapten fartyget för "alle mans bad" och man-överbord-övning. Själv blir han badmästare och eleverna hoppar i, 5000 m under kölen. De flesta försedda med kamera. Det blir blött på face-book nästkommande vecka.

Som vaktgående blir det inte mycket tid över för socialt umgänge. Dagarna går åt till att äta, sova och gå vakt. Ledig tid passar jag på att läsa skönlittera-

tur. Eleverna studerar förhoppningsvis. Denna resa har jag bl.a. läst "Den sista resan" av Carsten Jensen, samme författare som skrev den bland sjöfolk mycket lästa "Vi, de drucknade". Föga upptryckande titlar under en sjöresa. Boken handlar om marinmålaren Carl Rasmussen från Äro. Boken får mig att börja tänka på sommarens segling från Öckerö till de danska Smålandsfarvattnen. Lite svårt att föreställa sig vinterkylan hemma när det är konstant 27 i vattnet och minst 26 grader i luften dygnet runt.

Efter att ha rullat i en lång hög dyning från ett oväder i norr har vi nu på det trettonde dygnet fått halv vind. Med 15 segel loggar vi stadigt 7 knop. Senare rymde vinden och avtog. Det brassades och skotades för fyrkant i undanvinden som senare tilltog och vi loggade upp till 8 knop. Den i undanvinden från bommen lösfotat skotade åpan bärgades.

Prognosen som jag hämtar på [www.passage-weather.com](http://www.passage-weather.com) ser bra ut. Dragsedlar, SAX-press, väderfaximiler och post i hamn har blivit ersatt av internet. Eleverna har bara tillgång till nätet via mail. Tur är nog det för tekniken trollbinder oss. Kolla bara när ni åker kollektivt. Själv retar jag mig på att jag inte kan låta bli att läsa i Göteborgsposten varje vakt. Trängselskatt och skottlossningar är vetenskap som jag kunde varit utan här på blå Atlanten.

Vi skall komma till Grenada i god tid. Att hålla hamnprogrammet är av rättviseskäl viktigt. Eleverna har järnkoll på att fördelningen mellan tid för studi-

er, fritid och vakt blir lika mellan vakterna, därav sex dagar i hamn.

Under en stjärnklar natt på det sextonde dygnet angjorde vi Grenada. Vaktledare Henny Schollin, som varit Rydbergsstipendiat, sätter igång arbetet med att bärga och beslå. Några timmar senare ankrar vi på Saint Georges redd. I morgon kommer vi att förtöja "just in time".

Med en önskan om ett Gott 2013.

*Gunnar Tholander*

## Solens upp- och nedgång

Så här års, i senare delen av januari, börjar vi här i landet märka att det blir lite ljusare på morgonen, och dagsljuset håller i sig lite längre på eftermiddagen. Detta beror ju, som alla nautiker vet, på att solens deklination blivit större (= mera nordlig, eller om man så vill mindre sydlig). På TV kan man ibland se tiderna för solens upp- och nedgång, jämförda med veckan innan. Den observante tittaren ser då ibland att tiderna inte är riktigt symmetriska. Ett exempel (år 2010, latitud 60° N, solens medelpunkt passerar sanna horisonten, från refraktion bortses, lokala medeltider):

|     | 17 januari                      | 24 januari                      |
|-----|---------------------------------|---------------------------------|
| upp | 08 <sup>h</sup> 54 <sup>m</sup> | 08 <sup>h</sup> 40 <sup>m</sup> |
| ned | 15 <sup>h</sup> 27 <sup>m</sup> | 15 <sup>h</sup> 44 <sup>m</sup> |

Vi ser att dagen har ökat i längd från 6<sup>h</sup>33<sup>m</sup> till 7<sup>h</sup>04<sup>m</sup>, men det märkliga är att av ökningen på 31<sup>m</sup> så ligger 14<sup>m</sup> på förmiddagen och 17<sup>m</sup> på eftermiddagen. Vad beror denna asymmetri på?

Betraktar man den vanliga höjdformeln

$$\sin h = \sin \varphi \sin \delta + \cos \varphi \cos \delta \cos t$$

där  $h$  är höjden,  $\varphi$  latituden,  $\delta$  deklinationen och  $t$  timvinkeln och sätter höjden lika med noll, får man

$$\cos t = -\tan \varphi \tan \delta$$

Eftersom latituden är konstant och deklinationsförändringen mellan för- och eftermiddag så här års endast uppgår till högst en handfull bågminuter måste ju cosinus av timvinkeln vara i det närmaste lika stor vid upp- och nedgång under en och samma dag. Detta gäller för måttliga latituder, innan  $\tan \varphi$  börjar rusa iväg. För att få ett hum om storleksordningen tar vi ett exempel: Latitud 60° N, solens deklination vid uppgång 19°12' S, vid nedgång 19°08' S. Vid uppgång får vi en timvinkel om 307°06', vilket är detsamma som -52°54', vid ned-

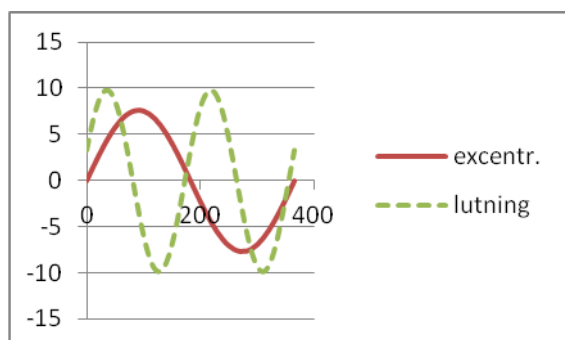
gång 53°04'. Timvinkelns belopp är alltså 10' större vid nedgång, motsvarande 40<sup>s</sup> i tid. Slutsatsen blir, som väntat, att deklinationsförändringen i sig inte är hela förklaringen.

Om vi nu för enkelhets skull antar att deklinationen är oförändrad under dagen (dess förändring hade ju endast ringa inflytande), d.v.s. timvinkeln (räknad åt ömse håll från meridianen) är lika vid upp- och nedgång, måste förklaringen ligga i att det är tiden för solens meridianpassage som har senarelagts.

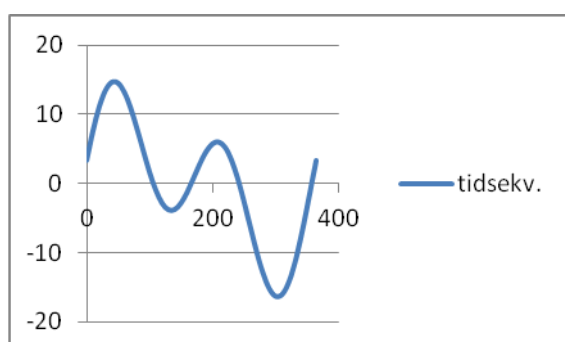
Denna sker ju när  $t=0$  eller 12<sup>h</sup>00<sup>m</sup>00<sup>s</sup> sann tid. Nutida navigatörer glömmar lätt bort att solens timvinkel är detsamma som sann tid (så när som på tolv timmar) och vad tidekvationen var för något är för de flesta höljt i glömskans dunkel. Inte så konstigt med tanke på att begreppen sällan används i dagens navigering (i den mån det nu förekommer astronomisk sådan) och timvinkeln numera alltid räknas i bågmått.

Tidekvationen (märklig benämning förresten) definieras ibland som skillnaden mellan medeltid och sann tid, och ibland tvärtom. Så det gäller att se upp med tecknet. Den varierar på något till synes oregelbundet sätt under året. Delar man upp tidekvationen i sina två beståndsdelar blir den emellertid lättare att förstå. Den ena delen beror av den elliptiska jordbanans excentricitet. Denna komponent är ungefär sinusformad med periodtiden ett år och amplituden knappt 8<sup>m</sup>. Nollgenomgång runt nyår (då solen är som närmast jorden) och mitt i sommaren. Den andra delen beror på jordaxelns lutning, också ungefär sinusformad med en periodtid på ett halvår och amplitud på knappt 10<sup>m</sup>. Den har nollgenomgångar vid dagjämningar och solstånd.

Nedanstående figur visar ungefärligen de två komponenterna av tidekvationen (här definierad som medeltid minus sann tid). Dagar räknat från nyår på den horisontella axeln och tidsminuter på den vertikala.



Summan av dessa två bidrag ger tidsekvationen som då ser ut ungefär så här:



Vi ser här att i början av året varierar den kraftigt. Om solens (övre) meridianpassagen en dag sker såg  $12^{\text{h}}10^{\text{m}}$  medeltid så kan den efter en vecka inträffa  $12^{\text{h}}12^{\text{m}}$ , alltså  $2^{\text{m}}$  senare.

Räknar vi om upp- och nedgångstiderna till lokal sann tid finner vi

|     | 17 januari                   | 24 januari                   |
|-----|------------------------------|------------------------------|
| upp | $08^{\text{h}}44^{\text{m}}$ | $08^{\text{h}}28^{\text{m}}$ |
| ned | $15^{\text{h}}17^{\text{m}}$ | $15^{\text{h}}32^{\text{m}}$ |

Vi ser, liksom tidigare, att dagen har ökat i längd från  $6^{\text{h}}33^{\text{m}}$  till  $7^{\text{h}}04^{\text{m}}$ , men att ökningen är i det närmaste symmetrisk kring sann middag.

Tittar man lite längre fram på året, en vecka runt 10 februari, där tidsekvationen har sin första topp, finner vi följande, i medeltid:

|     | 7 februari                   | 14 februari                  |
|-----|------------------------------|------------------------------|
| upp | $08^{\text{h}}07^{\text{m}}$ | $07^{\text{h}}49^{\text{m}}$ |
| ned | $16^{\text{h}}22^{\text{m}}$ | $16^{\text{h}}41^{\text{m}}$ |

Här har dagens längd ökat från  $8^{\text{h}}15^{\text{m}}$  till  $8^{\text{h}}52^{\text{m}}$ . Ökningen om  $37^{\text{m}}$  fördelar sig nära jämt mellan för- och eftermiddag medeltid eftersom tidsekvationen är i det närmaste oförändrad mellan dessa två datum.

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att det är tidsekvationens förändring som väsentligen förorsakar den asymmetri i medeltid mellan för- och

eftermiddag som vi ibland kan se då det gäller förändringen i dagens längd mellan olika veckor.

Den som jämför med uppgifterna i nauticalalmanackan märker att mina siffror skiljer sig. Detta beror på att i NA redovisas upp- och nedgångstider då solens sanna höjd ligger  $50'$  under sanna horisonten, d.v.s. då man med noll ögonhöjd kan förväntas se solens överkant dyka upp över, eller försvinna under, den synliga horisonten.

Lasse Bergman

## Vestkustens backlag

Söndagen den 28 oktober var det samling för Vestkustens backlag i Marinstugan på Nya Varvet. Glädjande många gästar hade hört sammat kallelsen, däribland en delegation från Ostkusten med vår kapten Sten Gattberg i spetsen. Sten hade tagit med sig fyra gästar på sin resa till Göteborg, Lasse Bergman, Jaan Hansson, Gösta af Klint och Lennart Stenberg.

De första gästarna anlände vid 16-tiden och fylkades vid baren för en välkomstdrink (eller två). Under den kommande timmen var det en jämn ström av samkvämssugna bröder (och syster). Därefter var det dags för backlagsförman att kalla till ordning, hälsa alla välkomna och lämna över ordet till Rydbergsgästarnas kapten som lovat underhålla oss med ord och bilder från "OP Sail 76". Denna fyra månader långa segling med *Gladan* och en besättning av Rydbergselever har Sten utförligt redogjort för i två tidigare nummer av "Skeppsorter". En mängd härliga bilder och en rapp och rutinerad berättarteknik gjorde detta till ett mycket uppskattat föredrag. Extra roligt var att fem av backlagskamraterna varit skeppskamrater på resan. Förutom Sten var det Gunnar Tholander, Torsten Seeman, Kjell Loftenius och Magnus Drake. Ett kärt återseende.

Efter föredraget var det dags att inta det dukade långbordet. Vår kökschef Kenny hade tillagat en delikat "Höns med ris och curry", en klassiker till sjöss. Gastarnas sångbok kom till flitigt användande och tonsäkerheten och samstämmigheten blev bättre för var gång. Efter hönan serverades kaffe och avec och en mängd allvarliga livsfrågor dryftades. Vid 22-tiden var det dags att låsa Marinstugan efter ett mycket trivsamt och välbesökt Backlag.

Ola Manhed

## Ett år som elev i Abraham Rydberg 1938–1939. Tankar och episoder under resan.

Av sjökapten Rolf Andersson. Första delen.

### Uppväxten på Lerberget och yrkesval

Mitt namn är Rolf Andersson, jag är född och uppvuxen på Lerberget, äldst bland 3 bröder. Mina bröder var Thorsten född 1926 och Magnus 1930. Själv är jag född i maj 1922.

Vår mor hade varit småskollärarinna på Lerberget innan hon gifte sig med far 1920. Hon saknade sitt yrke och tog igen det på oss bröder, vilket innebar att jag kunde börja i 1:a klass i småskolan i maj 1929. Detta medförde med tiden den stora fördelen att jag kunde börja till sjöss redan sommaren 1938 och få ett år till sjöss innan kriget började.

Att jag ville till sjöss och utbilda mej till sjökapten var helt klart. Far var sjökapten och befälhavare på en ångbåt s/s *Norruna* från Höganäs och både farfar och morfar var sjökaptener och hade seglat som befälhavare på segelfartyg i oceanfart. Far hade inget emot mitt yrkesval, men ställde villkoret att jag skulle starta i en skuta i långfart. Motivet var att jag skulle lära mej yrket grundligt och ville jag fortsätta efter året i en segelskuta, då visste han att det var allvar med mitt yrkesval.

### Skolskeppet 4-mastbarken Abraham Rydberg

Sverige hade bara ett seglande skolskepp 1938, nämligen 4-mast barken *Abraham Rydberg*. Dit sökte jag och blev antagen som elev.

Ett seglande skolskepp ger den bästa utbildning man kan få. Man lär sig leva med elementen. Vi hade ingen maskin utan det gick med vind- och handkraft. Vinden drev oss framåt och med handkraft fick segel sättas och bärgas och brassas och skotas. *Abraham Rydberg* lastade en 3000 ton. Den vanliga traden för segelskutor av denna storlek var vid denna tid vete från Australien till Europa. Utresorna gick oftast i ballast, men last av virke till Sydafrika kunde förekomma.

Man lär sig lagarbete i en seglande skuta. Är man uppe i riggen vid segelmanöver måste man kunna lita på kamraterna nere på däck så att de halar eller slackar i rätt tamp. Det går inte heller att säga idag känner jag inte för att jobba. Då blir jobbet så mycket tyngre för de övriga.

### Ombord

Så var då tiden kommen att lämna hemmet och resa upp till Göteborg 1/8 1938 och gå ombord på skutan som låg på varv där. Jag kommer än ihåg hur det kändes att gå på kajen och titta upp på riggen. Masterna var 40 - 45 m höga och dit upp skulle man. Värst var det vid puttingvanten vid salningarna. De

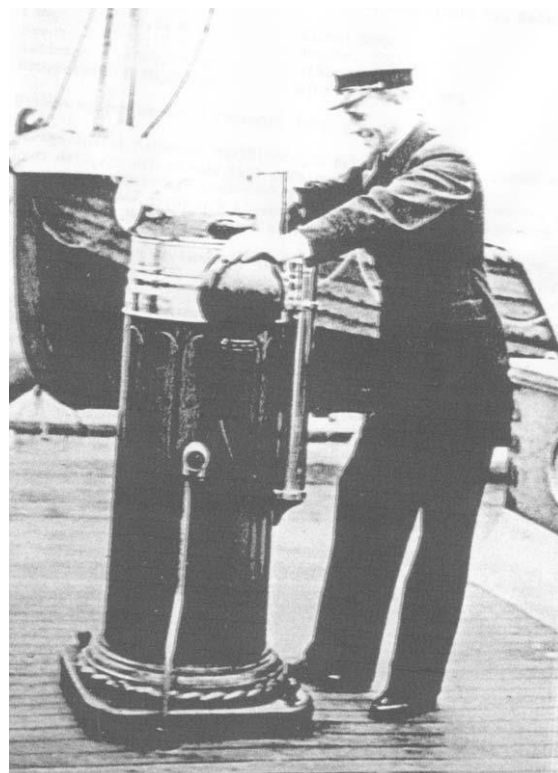
lutade utåt och man hängde då i armarna. Den enkla säkerhetsregel som fanns var: "En hand för redaren och en för dej själv". En hand att arbeta med och en att hålla sig med. Man lärde sig dock snart att gå i riggen och oftast sprang vi upp. Lättast var det när det blåste. Vi gick alltid i lovart. Skutan krängde över åt lä så man hade vinden i ändan när man skulle upp.

### Alla tamparna

Det fanns cirka en 250 tampar, som vi måste lära oss namnet på och var de satt så att vi mitt i mörka natten kunde hitta rätt tamp. Nu var där ett system. Ju högre upp rån var och ju längre ut på rån tampen satt desto längre akteröver på nagelbänken. De första 3 - 4 dagarna fick vi inte gå iland och sedan fick vi inte gå iland förrän vi efterhand lärt oss namnet på brassar, fall, skot, gårdingar, gigtåg och nerhalare och var de satt på nagelbänkarna.

Ett jobb vi också hade var att jämna ut ballasten. En skuta kan inte segla utan ballast och det var bara de modernare som t.ex. *Viking* som hade dubbelbotten och ballasttankar. Vår ballast bestod av 1000 ton sand och grus o sten. Den hade tagits ombord i England efter lossningen av vetelasten. Nu var det vårt jobb att jämna till den så att den kunde säkras och inte försköt sig då skutan krängde över.

Vi var totalt 40 elever ombord i åldern 16 - 18 år. De flesta var nybörjare, men det fanns 4 kvarterchefer, som varit med året innan. Av de 40 eleverna var 31 svenskar och 9 engelsmän. I besättningen fanns 4 "oldtimers" - båtsman, segelmakare, timmerman och donkeyman. Det var härliga yrkesmän.



Kaptен Oscar Malmberg kontrollerar kursen

Vår kapten hette Oscar Malmberg och var från Pataholm. Han var 27 år när vi avseglade. Det var en mycket duglig kapten med ett svårt uppdrag. Han skulle segla skutan med en från början nästan helt obefaren besättning och under resan av de 40 eleverna göra 40 sjömän och komma hem med alle sammans välbehållna. Efter året ombord i *Abraham Rydberg* hade jag under nästan 40 år ingen kontakt med honom, men 1978 flyttade han ner till Förslöv och vi fick mycket god kontakt med varandra. Det var mycket intressant att då tillsammans tänka tillbaka på olika händelser och hur vi hade upplevt dessa. Han samlade ofta oss forna elever till olika träffar.

Jag får inte glömma att berätta om ett kuvert, som jag fick av mor vid avresan med order att inte öppna det förrän första kvällen ombord. Det innehöll ett korrespondenskort. På ena sidan står: ”En aftonhälsning och sov så gott vännen min. Mor”. På den andra sidan har hon skrivit ner första versen på Lina Sandells psalm ”Blott en dag, ett ögonblick i sänder”. Det var hennes älsklingspsalm, som hon tog till då hon tyckte så behövdes. Ombord i *Abraham Rydberg* var det inte så svårt. Värre blev det ett år senare när kriget börjat.

### Resan börjar

Vi låg väl kvar en 3 veckor vid varvet och förhalade sedan ut på Rivöfjorden och gjorde sjöklart för avsegling. Vid månadsskiftet augusti/september gav vi oss av. Det var en laber nordostvind och vi hade bogserbåt ut till sjöss. När vi passerat Vinga började vi sätta segel. Det var en viss känsla när hon så nätt krängde över åt babord och ljudlöst började få upp farten. Bogserkabeln började slacka upp och bogserbåten lade loss och vi var på väg. Man hörde endast vindens sus i riggen och bruslet från bogvägen. Nästa anlop skulle bli Funchal på Madeira och därefter Spencergulfen i Sydastralien efter 105 dygn till sjöss.

Jag vill inte underlåta att berätta om gamle kapten Carl Norrthon, som var skeppsredare i Höganäs. Han hade själv varit kapten i barken *Otago* vid 22 års ålder. *Otago* var systerskepp till *Cutty Sark*, som ligger vid Greenwich i London. *Otago* hade dock med tiden blivit nerriggat till bark. Far var ju till sjöss med *Norruna* så farbror Carl, som vi sade, tyckte han skulle ge mej några goda råd när jag skulle börja till sjöss. Han sade bland annat: ”Vill Du bli något i livet så stå aldrig mitt i skocken när något ska göras utan dyk på det meddetsamma.” När vi kom ut i Nordsjön och vinden börja friska var det tid att börja minska segel. Jagaren, det förlligaste av förseglen var det första som skulle bärgas. Fallet slackades och det halades i nerhalaren och sedan skulle seglet beslås ute på peket (klyvarbommen). Jag kom då att tänka på hans ord och dök fram på peket för att beslås seglet. Samtidigt fick jag höra kvarterchefens röst från backen: ”Vem f-n sa

att han skulle beslås seglet”. Jag tänkte då det är kanske klokare att inte ta rådet alltför bokstavligt.

En annan episod med honom var när han kom för att hälsa på när vi låg i Göteborg. Jag tyckte detta var mycket förargligt, men som väl var gick han först akter och hälsade på kapten. Han kom sedan fram till midskeppshuset där vi elever bodde och frågade hur många vi bodde i var hytt. Svaret blev 6 man. ”Låt mej se att det också blir 6 män som kommer hem igen” blev kapten Norrthons svar.

Vi gick ut i Nordatlanten nord och väst om de Britiska öarna upp mellan Orkney och Shetland. Året innan hade man gått ut via Engelska kanalen och haft en veckas kryss med en ovan besättning. Då var det lugnare den nordliga vägen vi gick. Det blev dock en hel del bidevindssegling, vilket har sina problem med en råsegelare. Normalt när vi styrde kurs hade vi kompassen tänd på natten och styrde efter den, men när vi styrde ”hårt bidevind” släcktes kompassen och vi fick se på lovartsliket på kryssröjeln en 40 meter upp i luften. Kryssröjeln var brasad lite mer fyrkant än övriga segel och det blev därför fortast back i det lovartsliket. Vid hårt bidevind gällde att hålla kursen så att det just levde. Man kunde naturligtvis också med ansiktet och örönen känna varifrån vinden kom.

### Nordatlanten

Så kom vi då ut i Nordatlanten och mötte den långa fina oceandyningen men också sjö från sydväst. Vi hade en frisk sydvästkuling emot oss. Efter ett par dagar kom nordvästen och kursen kunde sättas sydvart. Oscar (vår kapten) har i sin skrift ”Sjöförklaring” berättat hur det kändes att åka berg- och dalbana där akter i kajutan när skutan börja sätta fart mot den tidigare sjön.

### Vaktsystemet

Vi 40 elever var uppdelade i 4 kvarter om 10 man i varje. Kvarter 1 och 3 utgjorde styrbords vakt och 2 och 4 babords. I början och vid hårdare väder gick vi vakt om vakt, d.v.s. 20 man på vakten. Efterhand gick vi över till kvartersvakter, d.v.s. 10 man på vakten. Ett kvarter hade då arbetsvakt på eftermiddagen och vi hade lektioner på förmiddagen.

### Till rors på ett seglande skepp

Det var en särskild känsla att stå till rors och styra 4-mastbarken. Det var naturligtvis handstyrning och någon servo för att underlätta det hela fanns inte. Man lärde sig dock med tiden att dra nytta av sjön. Vågorna ville vid sin passage oftast vrida rodret ena eller andra vägen. Detta kunde man efterhand dra nytta av vid lämpligt väder och dreja en spak eller två just som vågens kraft lättade. Vid hårt väder måste man vara mycket försiktig så att man inte släppte greppet om ratten, då kunde lätt hela styrinrättningen förstöras och en vilt snurrande ratt lätt knäcka armar och ben på rorsmannen.



Vid mycket hårt väder fick man vara 2 man till rors för att hålla skutan på kurs.

### Stagvändning med 4-mastbarken

*Abraham Rydberg* var en av de få 4-mastbarkar som regelbundet stagvände. De flesta vände undan vind, vilket för besättningen var mer arbetsamt och vid kryss förlorade skutan en hel del i höjd vid varje sådan kovändning. Det skulle mycket hårt väder med grov sjö till för att *Abraham Rydberg* skulle våga att stagvända.

Jag ska beskriva ungefär hur en stagvändning i *Abraham Rydberg* gick till. Det började med att skutan gjordes klar för vändning genom att alla läbrassarna sköts upp i åttor på däck klara för att kvickt löpa ut när order gavs. Besättningen var uppdelad så att 1:a kvarteret hade hand om förseglen, 2:a kvarteret stormasten, 3:e kryssmasten och 4:e mesan. Kapten tog själv rodret, föll av lite för att få mer fart på henne och gav order **Klart för vändning**, vilket innebar att varje man ställde sig på rätt plats klar att agera. När kapten tyckte att han börjad få upp farten på skutan kom nästa order **Hårt i lä**, samtidigt som rodret lades hårt över åt lovart. 1:a kvarteret släckade då i skoten på förseglen och 4:e kvarteret skotade mesan så hårt som möjligt upp i lovart och skutan började lova upp. Ordern ”hårt i lä” var egentligen från en svunnen tid då man styrde med rorkult, som måste ner i lä för att skutan skulle lova. När skutan kommit upp i vindögat kom nästa order **Akter haal** varpå förseglen ånyo skotades i gamla läsidan och rårna på stor- och kryssmasten brassades runt. Detta gick relativt lätt. Det var mest att palma hem slacket. Rårna svängde runt av sig själv. Skutan låg nu med förseglen och fockmastens rår brassade back för att få skutan att falla av, medan stor- och kryssmastens var brassade på den nya bogen liksom mesan. Seglen på dessa tre master började ge henne fart på den nya bogen. När skutan fallit av tillräckligt kom ordern **Runt för**. Då skulle förseglen skotas i nya lä och fockmastens rår brassas runt, vilket var 2:a och 3:e kvarterets jobb. Så kom den sista ordern **Klara upp**, vilket innebar att allt skulle klaras upp och seglen finjusteras och kapten lösas av vid rodret. Jag kan än idag se honom framför mej där han stod vid rodret och stagvände med sin skuta, som han kände så väl. 3:e kvarteret, som jag tillhörde var ju stationerat vid kryssbrassarna, vilket var på förkant av poopen.

### Madeira

*Abraham Rydberg* brukade alltid angöra Funchal på Madeira på utresan och stanna där 2 dygn innan resan fortsatte. Detta blev också fallet 1938 och vardera vakten kunde komma iland en dag.

### Vi bänder passadstället

Vi började nu närma oss passadbältet och det var tid att skifta segel. Skutorna hade nämligen de nyaste och starkaste seglen uppe i Nordatlanten samt nere i

västvindbältet på sydliga latituder. I passaderna, där man inte hade så hård vind använde man de äldre och mer slitna seglen. Ett sådant skifte tog väl en dag eller två.

### I passad och doldrums

Vi kom så in i nordostpassaden med relativt stadig vind. Man behöver sällan brassa om seglen i passaden. Där räcker det att sträcka upp dem en gång i vakten. I passaderna hade vi som regel ofta delfiner, eller springare, som vi kallade dem, lekande framme i bogvattnet. Det var ett sant nöje att iakttaga dessa kloka och lekfulla djur. Det började också komma flygfisk, vilka också var mycket intressanta.

Mellan passadbältena hade vi stiltjebältet eller doldrums på båda sidor om ekvatorn och det var inte lika bekvämt som passaden. Nu blev det ofta brassning. Det gällde att så långt möjligt ta vara på varje vindpust som kom. Dessemellan låg skutan och rullade i stiltjen.

Ett avbrott i det hela var linjedopet vid passagen av ekvatorn. Detta gällde alla som inte förut passerat linjen. I skutan fuskades ingenting utan där gjordes dopet ordentligt.

Så småningom kom vi genom doldrums och började få sydostpassaden. Nu blev det fin segling sydvart även om det var bidevind.

### Min första strejk



*Sista droppen i kaggen*

Vi var totalt 53 personer ombord och steward måste planera mat för 4 – 5 månader och det var inte lätt.

På den tiden fanns ingen frys. Det var mest salt eller torkat som gällde. Dessutom hade vi sex levande grisar, som efter hand slaktades. Vi fick mat tillräckligt även om viss ransonering fanns.

Vi hade således 4 liter färskvatten per man och dag. 1 liter vatten att dricka och 3 liter att vaska sig i. Dricksvattnet hälldes i en 40 liters kage på skans-taket och i tropikerna fyllde steward på med 1 liter lime juice varje dag. Det kunde hända att vi någon gång i värmen drack upp innehållet i kaggen innan dagen var slut. Ett motsatt problem var att vi vid regn o lite kyligare väder inte drack upp vår ranson. Steward fortsatte likväl att fylla på lime juice tills det blev en ganska så sur blandning och kaggen måste tömmas innan nästa påfyllning.

Vi fick dessutom vår ranson av socker, margarin och en milkbox en gång i veckan. Denna veckoranson förvarades i små skåp under däck i mässen. Milken tyckte vi inte om, vi var ju vana vid färsk mjölk hemma. Stewarden lät därför kocken baka mandelkubbar ibland och så fick vi byta oss till 2 mandelkubbar per milkbox. De flesta av oss var mycket nöjda med arrangemanget, men några av de äldre tyckte att vi blev lurade då en milkbox ansågs mer värd än 2 mandelkubbar. Det skulle därför bli strejk. Jag kommer väl ihåg den onsdagskvällen. Det hela började som vanligt med att vi fick 2 mandelkubbar var till kaffet för att få riktig smak på dem. Sedan öppnades luckan mellan byssan och mässen och en stor bunke full med mandelkubbar sattes fram på bordet och kocken stack ut huvudet och ropade: ”Tjingsa på tjingsa”. Flera av oss yngre var nästan på väg fram med våra milkboxar för att få de åtråvärda mandelkubbarna istället, men några arga blickar från de äldre fick oss på andra tankar och det blev inte något ”tjingsa på tjingsa” trots att även steward uppenbarade sig i luckan.

Bunken togs tillbaka och luckan stängdes med en smäll och livet återgick till det normala tills söndag förmiddag. Vi stod då som vanligt uppställda kvartervis i brunnen runt kryssmasten medan våra hytter och mässen inspekterades följt av att kapten höll ett tal till oss från kobryggan. Ämnet för talet denna söndag gällde milkboxar och mandelkubbar. Han erkände att milkboxarna var våra, då vi fått dem som utvikt, men det var under förutsättning att vi drack upp milken för annars med hans kännedom om oss kom vi att äta eller dricka så mycket mer av den övriga provianten. Order blev därför gå nu ner och hämta era milkboxar och byt dem mot mandelkubbar. Alla lydde och strejken var avblåst och resultatet att vi på söndagen fick sitta och knapra i oss några hårda och torra mandelkubbar istället för att ha ätit dem som färskbakade på onsdagen.

På tal om kaptens söndagstal glömmar jag aldrig ett, som han höll nere i västan. Det började med: ”Det är en bragd som skulle gå till världshistorien att segla till Australien med den här besättningen”. Där

stod vi nere i brunnen och tittade på varandra och undrade om vi var så odugliga och vad det var som vi klantat till så under veckan att det föranledde en sådan början på söndagstalet.

### Morgongymnastik vid pumpen

Särskilt i tropikerna var det viktigt att däckets spolades varje morgon. Det var därför vaktens jobb efter dagningen på morgonvakten att spola och skrubba däckets och torka bort saltet från all teaken. Spolvattnet pumpades upp för hand och gav oss en god morgongymnastik.

### I västan



3:e kvarteret (Rolf, Charlie, Lennart, Karl-Erik och Harry) klart att törna till på vakt i västan

Med passadens hjälp arbetade vi oss allt längre sydvart och det blev tid att skifta segel till det starkaste stället för att klara vinden nere i västan. Den första västliga kulingen kom när vi var nere vid Tristan da Cunha, en ögrupp ungefär mitt mellan Sydamerika och Sydafrika. Därefter bar det iväg ostvart. Det var segelbärgning och segelsättning och brassning mest varje vakt. Vi var nere i albatrossens domäner. Det var imponerande att se dem glidflyga mellan vågtopparna utan någon större rörelse av vingarna.

Enstaka dagar kunde vi till och med ha stiltje mellan lågtrycken. Då blev det ofta rullning, för dyningen fanns alltid. Hur som helst, vi tog oss ostvart och det blev tid att ändra kursen nordvart upp mot Spencergulfen i Stora Australbukten.

### Angöring av Spencergulfen

Så började vi då närma oss mynningen på Spencergulfen. Vi kom att sluta utresan med en riktig spurt. Oscar Malmberg har skildrat denna angöring mycket dramatiskt i sin ”sjöförklaring” vid vår 50-årsträff 1988. Vi hade på eftermiddagen och kvällen NW-vind, som hela tiden ökade i styrka och en barometer, som hela tiden föll. En så kallad Southern Burster var att vänta. Luften var som väl var glasklar och fin. Oscar kunde därför få flera stjärnobservationer så att vi var helt säkra på vår position. Man har ju bara tiden från det ögonblick man kan se stjärnorna tills man inte längre kan se horisonten för att ta observationerna. Vi skulle

angöra vid 3-tiden på morgonen. Det gällde därför att ha så mycket segel på henne som möjligt för att hålla god fart så att inte strömmarna ställde till det för oss. Vinden skiftade till syd och ökade ytterligare och vi seglade på med god fart och vid 3-tiden var vi uppe vid grundbankarna där sjön bryter vid hård sydlig vind. Det gjorde den också och 3:e styrman, som hade vakten för upp i kryssriggen, när en grov sjö närmade sig akterifrån. Han var rädd att skutan skulle "poopa". Som väl var gjorde hon inte det utan seglade undan utan att ta en droppe över sig. När vi väl var innanför grundbankarna klädde vi av henne det mesta av seglen så att ovädret kunde blåsa halsen av sig innan vi var uppe vid Wallaroo, där vi skulle ankra på redden efter 105 dygn till sjöss.



Till ankars i Wallaroo med Rolf på röjelnocken

### Australien - Wallaroo, Port Victoria och Port Germain - lasthamnar på ostsidan av Spencergulften

Vi kom till Wallaroo i mitten på december och fick ligga där och vänta på last i en styv månads tid. Redden var skyddad och vädret var fint. Vi firade både jul och nyår där. Jag kommer särskilt ihåg nyårsnatten 1938. Vårt kvarter hade vakten ombord och praktiskt taget alla övriga var iland. Vid midnatt var där 6 av oss som hade varsin fackla, 1 framme på peket och 4 på var sin topp och den sjätte vid mesanbommen akter. Det måste ha varit en fin syn från land med de brinnande facklorna.

Självt satt jag med min fackla uppe på krysstoppen. Vi låg flera skutor och väntade på last, vilket var förvånande med tanke på vad som komma skulle i Europa 1939. Det borde ju ha varit angeläget att få fram vetelasterna till europeisk hamn så fort som möjligt. Orsaken lär ha varit att alla lager i Europa var fulla.

Så småningom kom ordern att vi skulle segla ut till Port Victoria och lasta 1000 ton vete. Det var frisk sydlig vind och vi fick kryssa dit ut, vilket innebar stagvändning var 4:e timma. Resan ut till Port Victoria gick bra med undantag av att vi knäckte kryssbramrån vid sista vändningen.



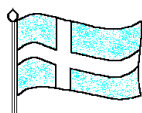
Viking förhalar in för att börja lasta. I bakgrunden syns Pamir

I Port Victoria ligger man på en öppen redd och lastar. Här låg både *Viking* och *Pamir* när vi kom. De 1000 tonnen i Port Victoria lastades för och akter om vår ballast, som vi skulle lossa på redden utanför Port Germain. När vi lastat färdigt i Port Victoria seglade vi upp till Port Germain, som ligger långt uppe i Spencergulften.

När vi kom ditupp ankrade vi vid ballastbankarna och nu vidtog ett styvt arbete med att lossa ballasten, som bestod av 1000 ton sand och grus. Sedan fick vi bogserbåt in till den långa piren i Port Germain.

Både *Winterhude* och *Pommern* låg där samtidigt med oss. Vi lastade ungefär 2000 ton av vete där och avseglade därifrån i mitten på februari destinerade till Falmouth för orders. Medan vi låg i Port Germain fick jag ledigt en weekend och kunde resa ner till Adelaide och hälsa på våra släktingar där.

*Fortsättning i kommande nummer*



## FLAGGAN I TOPP

### Februari

|                     |    |   |
|---------------------|----|---|
| 11 Erling Rasmusson | 70 | S |
| 16 Sture Nachtweij  | 80 | S |
| 26 Yngve Patriksson | 75 | V |

### Mars

|                     |    |   |
|---------------------|----|---|
| 13 Vincent Granholm | 85 | V |
| 13 Lars Wihman      | 70 | O |
| 17 Claes Boström    | 80 | S |
| 24 Lars Wallin      | 90 | V |

### April

|                    |    |   |
|--------------------|----|---|
| 3 Hans-Anker Ferm  | 70 | V |
| 9 Fredrik Osterman | 80 | V |
| 9 Catarina Dessen  | 50 | O |
| 12 Göran Gustafson | 75 | V |
| 29 Göran Almgren   | 85 | O |

### Maj

|                |    |   |
|----------------|----|---|
| 1 Per Renlund  | 70 | S |
| 24 Ulf Holm    | 80 | O |
| 28 Hans Jennel | 90 | 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 mejl till rydbergsgastarna@telia.com**

### Aktuella uppgifter om Befälet

|             |                    |  |
|-------------|--------------------|--|
| Kapten      | Sten Gattberg      | 08-20 33 28<br>sten@famgattberg.se       |
| 1:e Styrman | Bo Johansson       | 070-558 33 61<br>bobibobi@bredband.net   |
| 2:e Styrman | Lars Bergman       | 08-717 23 65<br>lars.h.bergman@gmail.com |
| 3:e Styrman | Lars-Göran Nyström | 08-37 76 20<br>nypan@lycos.com           |
| Båtsman     | Lennart Stenberg   | 08-704 92 54<br>stenbergs@comhem.se      |
| Kock        | Gösta af Klint     | 08-731 90 54<br>gafklint@msn.com         |
| Matros      | Ludvig Thoursie    | 08-660 21 39<br>lthoursie@gmail.com      |
| Lättmatros  | Jaan Hansson       | 08-31 41 55<br>021138772@telia.com       |

### Backlagsförmän:

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

### Besättningens adresser

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



### Aktuella priser i slabbkistan

|                                       |          |
|---------------------------------------|----------|
| Standert Ny                           | 160:-    |
| Bordsflagga 18x18 cm                  | 125:-    |
| Blazermärke                           | 100:-    |
| Rydbergsknappen                       | 100:-    |
| Manschetknappar                       | 125:-    |
| Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>    | 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.