



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

**SKEPPSORDER**  
FÖR  
BESÄTTNINGEN  
RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 89	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Johnny Lund Claes Planthaber Lars Bergman	Sten Gattberg	2021

**KAPTEN HAR ORDET**

**Gastar!**

**ÅRSMÖNSTRING 2021 SENARELÄGGS**

Ett år har gått med en Coronapandemi som hindrar vår verksamhet. Den drabbar hela landet och påverkar oss alla. Min förhoppning är att Du klarat året och att vi alla nu väntar på att bli vaccinerade. Med det hoppas jag att vi sedan kan återta verksamheten som vi vill ha den.

En Årsmönstring 1 maj ser jag inte som möjlig att genomföra. Siktet är istället inriktat mot en dag i augusti/september. Till hösten hoppas jag att Backlagen kan komma igång.

Befälet håller Skeppsråd för att vara beredda att kalla till Årsmönstring och Backlag förutom en rad administrativa åtgärder. Kallelsen till Årsmönstring kan komma separat och inte som den brukar här i Skeppsorder.

Förutom denna Skeppsorder kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på [www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se)

För att inte missa något av allt detta – betala månstringsavgiften 250 kr, till plusgirokonto 5 50 66-5, **före 30 april!** Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen!

Blivande sjömän utbildas bland annat på våra vinterseglande ”uteseglare” *Gunilla* och *Älva*, denna säsong i europeiska farvatten. På sommarhalvåret gläds vi av att många fler erbjuder ungdomar – och vuxna – segling och sjömanspraktik. Skonerterna *Gladan* och *Falken*, Briggen *Tre Kronor af Stockholm*, Svenska Kryssarklubbens *Atlantica*, *Gratia* och *Gratitude*, Solnaskutans *Constantia* och många fler medverkar till att vidmakthålla kunskap om och i traditionellt sjömanskap.

Skonerterna har fått Thomas Falk som ny divisionschef efter Carl-Johan Ekholm och tillika fartygschef på *Falken*. Thomas är dessutom befordrad till kapten! *Gladan* har fått sin sekond Johan Lyckemark som fartygschef. I höst seglar *Gladan* söderut för att återvända i maj 2022, lagom till Marinens 500-årsjubileum. Då har *Falken* fått sin generalöversyn för att tillsammans besöka Lübeck med Marinchefen, Ewa Skoog Haslum, ombord. Därefter är det Stockholm för firande av både Marinens 500-årsjubileum och skonerternas 75 seglationsår! Det skall vi fira!

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 någon som är behörig 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*

## Kalendarium

Manusstopp Skeppsorder nr 3/2021      28 juli



### Avlidna

Jubelgasten, sjökaptens *Rolf Andersson*, Nyhamnsläge, avled den 14 februari i en ålder av 98 år. Rolf var den äldste av Gastarna och den siste som seglat i 4-mastbarken 1938/39. Rolfs skildringar från den resan återfinns i Skeppsorder nr 1 och 2 2013 ([www.rydbergsgastarna.se](http://www.rydbergsgastarna.se)).

Rolf gick till sjöss 1937 och seglade i ångfartyg efter åren i *Abraham Rydberg*. 1944 tog han sjökaptensexamen och fortsatte till sjöss som befälhavare till 1957 i Rederi Gorthon och erbjöds arbete på kontoret. Rolf gick i pension 1984.

Jubelgasten, örlogskapten *Göran Bram*, Göteborg, avled den 3 mars i en ålder av 95 år. Göran seglade 1944 i *Kaparen* och gick den så kallade långa vägen till sjöofficer, inriktning min. 1967 seglade jag som 1. Officer under Göran på *Gladan*. En lärorik och trevlig sommar som skapade en varaktig vänskap. Göran var ett föredöme som själv hade Björn Atterberg som sitt föredöme.

*Sten Gattberg*

### MÖNSTRINGEN 1 maj 2021 SENARE-LÄGGS

I alla år har kallelse till Årsmönstring skett i nummer 2 av Skeppsorder. Den långdragna Coronapandemin hindrar Gastarna att samlas för sedvanlig mönstring.

Vid Skeppsråd den 17 mars beslutades att – om omständigheterna medger – kalla till Årsmönstring i månadsskiftet augusti/sep-tember med inriktning på måndagen den 30 augusti. Separat kallelse kommer att skickas med angivande av tid, plats och program.

Glöm inte att anteckna dagen och inte heller att betala mönstringsavgiften före 30 april.

## Sjömanskap – med *Ingegerd* och *Gladan* till Grönland 1871

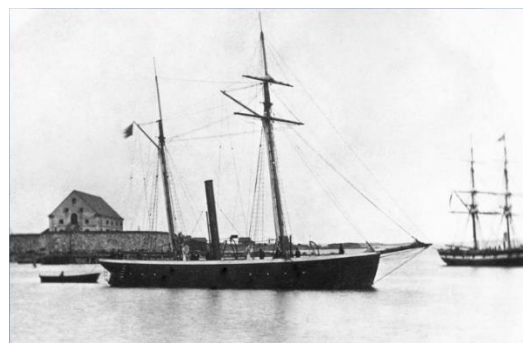
Kommendör 1.gr Gustaf von Hofsten upptäckte under en turistikryssning runt Svalbard ett önamn som väckte hans intresse. Vid passage genom *Hinlopenstretet* finns en ö vid namn *von Otterøya*. Gustafs mormors far var friherre Fredrik Wilhelm von Otter som hade varit fartygschef på ett par av Adolf Erik Nordenskiölds polarforskningsexpeditioner. von Otter blev senare amiral, sjöminister och statsminister.

Gustafs nyfikenhet ledde till skildringar av Nordenskiölds expeditioner 1868 och 1871. I detta nummer får vi följa expeditionen 1871.

### Grönlandsexpeditionen 1871

Nordenskiöld hade under en kortare expedition till Grönland 1870 vid foten av Ovifakfjället på stranden av Discoön på sydvästra Grönland funnit 15 stora block av nickelhaltigt järn som han inledningsvis trodde var meteoriter. Året därpå tog han initiativ till en expedition med uppgift att hämta hem de tre största stenarna. Regeringen beslöt att kanonbåten *Ingegerd* (försedd med ångmaskin och skonertigg) och flottans lastbrigg *Gladan* skulle rustas och ställas till förfogande för denna expedition. Till expeditionsledare tillika fartygschef på *Ingegerd* utsågs kapten Fredrik Wilhelm von Otter och till fartygschef på *Gladan* kapten Mauritz Per von Krusenstierna. *Gladan* var särskilt väl lämpad för ändamålet då hon i sitt rymliga lastrum kunde medföra stenkol och proviant avsedd för komplette-

ring av *Ingegerds* knappa kol- och proviantförråd. Dessutom togs ombord spiror, kranmateriel och annan utrustning för ombordlastning av ”meteoritstenarna”. Före avgång kom två vetenskapsmän ombord för att kunna utföra vetenskapliga undersökningar under resan.



Kanonbåten *Ingegerd*

### En äventyrlig färd

Den 1 maj lämnade fartygen Karlskrona. Det skulle komma att bli en dramatisk färd. När man den 7 maj löpte in i Kristiansand i Norge hade färden skett dels under segel, men till stor del genom att *Ingegerd* bogserade *Gladan* på grund av stiltje eller svaga, ofördelaktiga vindar. När man den 10 maj gick till sjöss igen hade emellertid vädret slagit om. Den friska sydliga vinden slog om till en nordvästlig frisk kuling som senare övergick till halv storm. Med bottenrevat toppsegel men med fulla snedsegel kunde *Ingegerd* väl hålla *Gladans* fart. *Gladan* med sin last förde dubbelrevade märssegel, förstäng, fock och briggsegel. Stormen medförde att man tvingades gå in redan i Farsund, strax väster om Lindesnes, för att reparera stormskador på *Gladan*, vilka förorsakat vatteninträngning. Den 13 maj var man åter till sjöss. Med den nordliga vinden beslöt sig von Otter att i stället för att som planerat segla mot Lerwick på Shetlandsöarna gå mot Wick Bay i Skottland strax söder om Pentland Firth. von Otter bestämde sig för att gå före för att komplettera *Ingegerds* knappa kolförråd och undgick därmed den nya storm som drabbade *Gladan*. Under två dygn kämpade briggen med bottenrevade märssegel och i hög motsjö. Först den 18 maj kunde *Ingegerd* möta och ta

*Gladan* under bogsering in till Wick Bay där nya stormskador kunde repareras.



Lastbriggen Gladan 1873

Därmed var de värsta strapatserna under färden till Grönland över. Efter det att man avgått från Wick Bay berättar loggböckerna att seglingen över Nordatlanten ägde rum i vackert väder och med växlande nordliga vindar. I huvudsak skedde överfarten genom att *Ingegerd* bogserade *Gladan*. Dessa ständiga bogseringar under segel, för *Ingegerd* kompletterat med maskinkraft, vittnar om skickligt sjömanskap hos de båda fartygscheferna.

Den 3 juni siktades Cap Farvel och båtar kunde sättas i sjön för att lämpa över kol från *Gladan* till *Ingegerd*. Den 10 juni löpte fartygen i tät dimma in till Godhavn på sydsidan av Discoön.

Jag kommer fortsättningsvis att fokusera på arbetet med att ta ombord de stora stenblocken. Ända sedan jag första gången såg den största stenen, utanför Naturhistoriska Riksmuseet, har jag undrat över hur von Otter och von Krusenstierna lyckades att med den tidens utrustning lyfta ombord dessa stenbumlingar från stranden. Utan att det största stenblocket kunnat vägas hade Nordenskiöld 1870, utgående från dess storlek och järnets täthet, bedömt vikten vara 21 000 kg. Det var en bra bedömning då stenen senare visade sig väga 22 000 kg.

## Sjömanskap i den högre skolan

Efter ankomsten till Godhavn uppsökte von Otter fyndplatsen för järnblocken med *Ingegerd*, då också med von Krusenstierna ombord. Det visade sig att stenarna låg precis i strandkanten och låg torrskodda vid ebb men nästan helt i vatten vid flod. Den plan för arbetet som de båda arbetade fram innebar att man avsåg utnyttja tidvattnet, som vid flod steg med tre meter som mest. Man beslöt att *Gladan* skulle ligga kvar i Godhavn dit *Ingegerd* efter lyftning av stenarna skulle transportera dem, en i taget.

Från *Gladan* transporterades till fyndplatsen den materiel som behövdes för att göra lyften, bland annat en stor sax-kran<sup>1</sup> med dubbla ginor som efter vissa besvär kunde resas och stagas upp på stranden. Under tiden klargjorde manskap från *Gladan* ytterligare en kraftig sax-kran på stranden där *Gladan* låg förtöjd. Även den försågs med dubbla ginor.



För att transportera stenarna till *Gladan* lät von Otter från *Gladan* hämta 16 tomma vattencisterner som med hjälp av kättingar och kablar bands ihop till en flotte. Den 20 juni vid lågvatten lyckades man lyfta den näst största stenen med sax-kranen genom enbart handkraft och fira ned och surra den på flottan. Sent på kvällen kom flottan med hjälp av högvattnet flott och kunde halas in akter om *Ingegerd*. Över kanonbåtens akter var en toppstång från ett linjeskepps stormast utlagd under vilken stenen kunde

<sup>1</sup> Enligt Svenska Akademiens Ordbok beskrivs en sax-kran som "en större lyftkran vars ställning utgöres av två uppresta, nedtill särade och upp till förenade strävor, i vilkas föreningspunkt en me-

delst spel eller skruv förskjutbar bom anbragts varmed de förenade strävor kunna fällas framåt ett stycke eller resas till mer eller mindre lodrät ställning".

hängas. Därefter vidtog den ca 20 distansminuter långa färden till *Gladans* förtöjningsplats. Där kunde stenen åter lyftas med sax-kranen på stranden och firas ned i *Gladans* lastrum. Några dagar senare hämtades den mindre stenen på samma sätt.

Den 29 juni lyftes så den sista och största stenen under stora ansträngningar, även den med handkraft. Dessförinnan hade von Otter och von Krusenstierna bedömt att den tidigare använda flottan måste förstärkas med ytterligare 12 cisterner. Med stenen väl surrad på flottan kom den vid högvattnet flott. Den tidigare använda metoden att hänga stenen under toppstången på *Ingegerds* akter bedömdes denna gång osäker med tanke på stenens tyngd. Man valde i stället att med *Ingegerd* bogsera flottan till Godhavn. Då vädret under dessa dagar hela tiden var gynnsamt och vattnen isfria gick bogseringen utan missöden. Stenen kunde med hjälp av sax-kranen på stranden med stor försiktighet firas ned i *Gladans* lastrum. Härutöver hämtades ytterligare 22 mindre stenar för hemtransport. Efter varje stenlyft utspisades besättningarna vid dagens slut med extra tilldelning av öl samt brännvin.

Det krävdes tveklöst ett utpräglat gott sjömanskap för att kunna lyckas med denna operation, något som både von Otter och von Krusenstierna i hög grad visade. Mycket kunde lätt ha gått fel. Sax-kranarna kunde ha varit underdimensionerade, ginor kunde ha brustit. Den visserligen förstärkta flottan kunde med 22 tons last vägrat att komma flott vid högvatten. De till formen oregelbundna stenarna kunde fått flottan att kantra eller kunde ha lossnat under lyften om de inte varit ordentligt hänslade. Det mest kritiska momentet var då den tyngsta stenen skulle firas ned i *Gladans* lastrum. Hade stenen slitit sig i det läget är frågan om inte *Gladan* fått oreparabla skador. Men genom stor skicklighet och, måste man nog säga, lite tur gick allt bra. Inte minst det gynnsamma vädret bidrog till framgången. Hur stenarna lastsäkrades är oklart, men man kan utgå från att stor vikt lades vid att förhindra att stenblocken skulle kunna

komma i rullning vid överhandsväder. Det skulle varit förödande.

Därmed var den viktigaste delen av expeditionens mål uppfylld. De båda fartygens besättningar fick välförtjänt, efter tio dagars hårt arbete, två arbetsfria dagar. Både von Otter med *Ingegerd* och von Krusenstierna med *Gladan* genomförde därefter ett par dagars havsundersökningar med lodningar och dragningar norrut utefter Discoöns väst- respektive ostkust.

### Hemfärden

Hemfärden blev i motsats till utresan odramatisk. Sedan *Ingegerd* tagit ombord det sista av *Gladans* kolförråd lämnade fartygen den 1 augusti Grönland för enskild förflyttning till S:t Johns på Newfoundland, där *Ingegerd* bunkrades inför atlantöverfarten. Anledningen till att fartygen seglade oberoende av varandra var att von Otter avsåg att med *Ingegerd* fortsätta havsundersökningarna, bland annat genom täta lodningar. Som mest lodades 5 355 meter utan bottenkänning. Från S:t Johns gick färden med goda vindar, med undantag för två stormdygn. Den 8 september inlöpte fartygen till Plymouth. Via Helsingborg gjordes uppehåll i Köpenhamn, där den näst största stenen och fem mindre, enligt tidigare överenskommelse, lossades. Efter ett kort uppehåll i Karlskrona anlände man till Stockholm den 13 oktober där man mottogs bland andra av kung Carl XV med svit.

Efter att den största stenen lossats, transporterades den senare på en spårbunden trilla till Vetenskapsakademiens hus i Stockholm inrymt i Westmanska palatset vid Adolf Fredriks kyrka. Då akademien flyttade till ett nytt hus i Frescati flyttades stenen på en hästdragen släde till Naturhistoriska Riksmuseet 1916 till sin nuvarande plats utanför museets sydsida. Den minsta stenen skänktes till universitetet i Helsingfors.

*Gustaf von Hofsten*



## OSTINDIEFARAREN *GÖTHEBORG*

Svenska Ostindiska Companiet startades 1731.

Ostindiefararen *Götheborg* sjösattes 1738. Efter tre resor till Kina förläste hon utanför Nya Älvsborgs fästning i Göteborg.

När Marinarkeologiska sällskapet i Göteborg dök på vraket 1984 fanns inte mycket kvar ovan botten. När de grävde sig ner hittades porslin, te, rotting, peppar och mycket mer.

En tanke föddes att återskapa skeppet och göra om resan till Kina.

Den nya Ostindiefararen byggdes nära originalet enligt ursprungliga metoder.

Den 6 juni 2003 sjösattes skeppet, en händelse som också kunde följas av 300 miljoner människor i Kina via den statliga tv-kanalen.

Den 2 oktober 2005 lämnade Ostindiefararen *Götheborg* hemmahamnen för att segla till Kina. Hon var åter i Göteborg 2007.

Nu börjar ett nytt kapitel av Ostindiefararen *Götheborgs* historia.

Logistikföretaget Greencarrier har sedan 2019 varit ägare till SOIC Ship Management AB, bolaget som skött driften av Ostindiefararen *Götheborg*. (SOIC står för Svenska Ostindiska Companiet.) Nu har Greencarrier även köpt själva Ostindiefararen genom att förvärva det bolag som ägt skeppet, SOIC AB, av Stiftelsen Ostindiefararen *Götheborg*.

Planen är att Ostindiefararen *Götheborg* ska segla i väg till Asien och Kina våren 2022. Under färden görs ett antal stopp i olika hamnar, bland annat i Medelhavet, Suezkanalen, Indien och Singapore.

– Skeppet har en enorm fördel, speciellt i Asien som är väldigt viktigt för oss. En stor del av vår verksamhet är relaterad till Asien. Vi tror att skeppet kommer att ge oss bättre möjligheter att expandera snabbare där helt enkelt, säger Stefan Björk, ägare och ordförande i Greencarrier.

Samtidigt kommer företaget att erbjuda andra bolag eller föreningar att delta och använda skeppet för att ta ombord kunder och andra intressenter längs vägen.

Tanken är även att ha med havsforskare ombord.



Senast Ostindiefararen *Götheborg* seglade till Kina var 2005-2007. Den gången återvände skeppet till Sverige och Göteborg, men nu är det mer osäkert om göteborgarna får se fartyget igen i hemstaden.

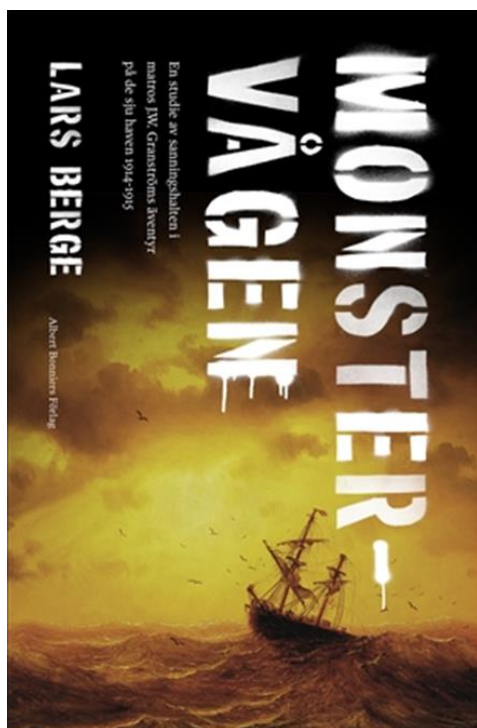
– Nu är det segla till Asien och Kina som gäller de närmaste två åren. Vad som händer därefter vet jag inte, säger Stefan Björk.

– Ett träskepp har en begränsad livslängd. Hon är byggd för att segla i 20-25 år. Kanske klarar hon av att komma hem igen.

– Det viktiga är att hon ska segla efter att ha legat vid kaj i fem år.

*Källa: GT 210319*

## Boktips



**En studie av sanningshalten i matros J.W. Granströms äventyr på de sju haven 1914-1915**

Alcides seglade runt jorden under brinnande världskrig. Under en häftig storm spolades en svensk matros överbord. Istället för att ytterligare ett namn lades till de listor av förlorade sjömän som publicerades i tidningarna på den tiden skedde ett mirakel: En stor våg spolade honom upp på däck igen. Det är åtminstone så det har sagts i en västerbottnisk släkt i över hundra år. Tills den dag Lars Berge bestämmer sig undersöka vad som egentligen hände med hans morfars far, sjömannen J.W. Granström. ”Monstervågen” är en bok om Skandinavien en gång så besjungna hjältar – de pojkar och män som levde och dog på haven. Vissa hittade sin Carmencita. Andra drucknade i spriten. Många fann Gud, men fler var förlorade till havs. Det är en berättelse om att ge sig av och återvända hem. Ett slags rese-reportage om hamnar, vågor och nya horisonter. En bok för alla de som försökt att förstå sig på havets obeskrivliga djup och gått under. Och en bok för dem som klarat sig genom stormen.



Sjöhistorisk årsbok 2020-2021

I MARINMÅLARNA. Skeppet, havet och sjömannen i konsten, från Jacob Hägg till Lars Lerin ger ett stort antal svenska skribenter och konstkännare olika infallsvinklar på den marina konsten. Genom personligt färgade texter och noga utvalda konstverk, hämtade från Sjöhistoriska museets arkiv och många andra källor, växer en fördjupad bild fram av villkoren till sjöss, det dagliga slitet för brödfödan, den obändiga visionen och det självutlämnande, konstnärliga uttrycket.

(Båda böckerna kan beställas via t.ex. Bokus eller Adlibris)

### NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade 1971 till Jubelgastar:

Christer Brandt	<i>Gladan</i>	O
Jaan Hansson	<i>Lys</i>	O

Finns Gast som seglat före 1971 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.



## FLAGGAN I TOPP

### Maj

19 Sten Gattberg	80	O
29 Inge Wernersson	80	O

### Juni

6 Per-Martin Marzelius	50	V
16 Staffan Wettre	80	V
26 Sölve Larsby	80	O
29 Lars Ivan Zimmerman	80	V

### Juli

3 Ulf Ottgård	75	V
6 Jaan Hansson	75	O
10 Anders Rudin	75	O
24 Karel Papica	60	O

### Augusti

5 Ove Nordström	85	V
26 Håkan Granander	75	O

## ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens adress finner Du i rutan här intill.

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till [joegrnath@gmail.com](mailto:joegrnath@gmail.com)

## EPOST

E-postadressen är  
[info@rydbergsgastarna.se](mailto:info@rydbergsgastarna.se)

## MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2021 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

## SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund  
Stockholmsv. 62  
122 62 ENSKEDE  
[kkjolu@gmail.com](mailto:kkjolu@gmail.com)  
070-200 80 75

Claes Planthaber  
[claes.planthaber@gmail.com](mailto:claes.planthaber@gmail.com)  
070-532 48 20

Lars Bergman  
[lars.h.bergman@gmail.com](mailto:lars.h.bergman@gmail.com)  
070-590 44 23

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



## Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen <b>specialpris</b>	60:-
Engelsk sjömanskniv	800:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st

## Korrespondenskort fyrmastbarken, med kuvert, 8 st **NYHET!**

150:-  
Vykort skonert med kuvert 10:- /st

Dekal, självhäftande (10 st för 90:-) 10:-

Boken "Sjöstycken" 250:-

Boken "Flying Clippers Loggbok" 200:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning

på Besättningen Rydbergsgastarnas Plusgirokonto

5 50 66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till

priset för beställda artiklar ska Du lägga 50:- för porto

och emballage. Det går också bra att betala mot faktura.

Bårtäcke (blått) med Besättningens emblem finns för utlåning. Kontakta 1:e Styman.

## Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82 <a href="mailto:sten@famgattberg.se">sten@famgattberg.se</a>
1:e Styman	Bo Johansson	070-558 33 61 <a href="mailto:f6abian@icloud.com">f6abian@icloud.com</a>
2:e Styman	Håkan Granander	070-130 30 38 <a href="mailto:hakan.granander@gmail.com">hakan.granander@gmail.com</a>
3:e Styman	Göran Granath	070-817 37 64 <a href="mailto:joegrnath@gmail.com">joegrnath@gmail.com</a>
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45 <a href="mailto:peter.alund1@gmail.com">peter.alund1@gmail.com</a>
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20 <a href="mailto:claes.planthaber@gmail.com">claes.planthaber@gmail.com</a>
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 <a href="mailto:lars.lundberg@usonmarketing.eu">lars.lundberg@usonmarketing.eu</a>
Lättmatros	Anders Rudin	070-795 85 96 <a href="mailto:anders_rudin@yahoo.com">anders_rudin@yahoo.com</a>

## Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 03 20 <a href="mailto:anders.t.isberg@telia.com">anders.t.isberg@telia.com</a>
Sydskusten	Vakant	
Västskusten	Ola Manhed	073-697 36 08 <a href="mailto:olamanhed@gmail.com">olamanhed@gmail.com</a>

## Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	<a href="mailto:info@rydbergsgastarna.se">info@rydbergsgastarna.se</a>
Hemsida	<a href="http://www.rydbergsgastarna.se">www.rydbergsgastarna.se</a>
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala