



Skonerterna Gladan och Falken (1947- )

# SKEPPSORDER

FÖR

## BESÄTTNINGEN

### RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 90	Redaktion	Ansvarig utgivare	Januari
Nr 4	Johnny Lund Claes Planthaber Lars Bergman	Sten Gattberg	2022

#### Gastar!

Året 2022 har just börjat. Jordens kretsgång kring solen ger oss de återkommande årstiderna. Nu på nyåret anar vi de allt längre dagarna som ger föräning om den kommande våren. Och med den Årsmönstringen den 1 maj!

Vi blickar gärna mot framtiden men en tillbakablick skadar inte. Tyvärr blev det ett nytt anorlunda år, dock inte så mörkt som 2020: Rydbergsgastarna kunde till slut samlas till Årsmönstring den 27 september på Nya Djurgårdsvarvet i strålande solsken och ljumma vindar. Ostkustens Backlag kallades till sammankomst i Drottning Victorias Örlogshem den 22 november med kåseri av Nanna Carlstedt om tidskriften/boken *Longitude*.

Låt oss hoppas att vi kan få ha våra Backlag 2022 och se fram mot Årsmönstringen.

*Skeppsorder* fortsätter att komma ut med fyra nummer om året både i pappersformat och digitalt. Redaktören Johnny Lund tackar för insända bidrag och tar gärna emot flera.

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 mönstringsavgiften 250 kr före 30 april!*

*Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen!*

I år firar Marinen 500 år. Det började med de lübska skeppen som seglade in på Slätbaken och ankrade den 7 juni 1522. Jubileet inleds med att skonerterna *Gladan* och *Falken* gör örlogsbesök i Lübeck med Marinchefen konteramiral Ewa Skoog Haslum. Passande att skonerterna i år firar 75 år! Det skall firas i Stockholm den 13 juni.

*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

Backlag ost	21 februari (prel.)
Manusstopp <i>Skeppsorder nr 2 /2022</i>	21 mars
Backlag ost	28 mars (prel.)

## Fortsättning från SO 4/21 – Skonertskeppet Heidi av Brantevik

### *Läsarbrev:*

Gastarnas skeppsorder nedföll i vår låda för "Bref & Tidningar" idag.

Till min överraskning skrev en sommarboende (?) i Kivik om skonertskeppet *Heidi* från Brantevik. Den skutan fördes av Nils August Dahlberg, som var gift med en faster (Cecilia Nilsson) till min mor. Jag bifogar ett foto på besättningen där skepparen, i plummonstop, står till vänster. Han hade tydligen hela familjen med sig (fem barn - den yngste Gustav har tydligen klättrat upp på röstet längst till vänster!)



Jag bifogar en bild på skutan efter minsprängningen ur en samtida tidning.

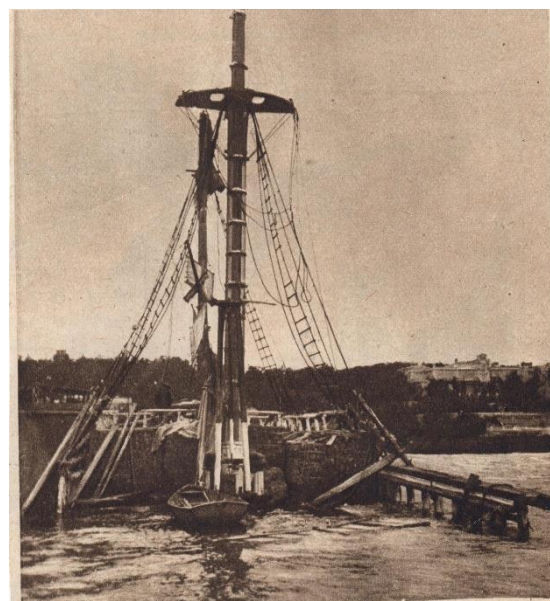


Foto O. Lindeblad, Sthlm

### RESTERNA AV ETT FARTYG

Det genom minsprängning illa åtgångna skonertskeppet Heidi, som nu införts till Ryssviken flytande på lasten.

Tyska marinen hade under WWI minerat i Bottenviken. En kusin till min far var styrman i passagerarångaren *Norra Sverige*, som minsprängdes utanför Mäntyluoto 7 december 1914, då alla omkom. En broder till honom omkom som styrman då ångaren *Lobelia* minsprängdes 1919 på Hertas Flak.

Ytterligare en kusin till min far omkom då ångaren *Svecia* försvann (troligen minsprängd) efter 30 januari 1915 på resa Liverpool-Odense.

Befälhavaren på *Heidi* (min mors "fasterman" - vi är distinkta i Skåne och skiljer på rediga farbröder och ingifta) - övergick efter kriget till maskindrivna fartyg och var 1927 förstestyrman i ångaren *Hild* då hon kolliderade 1 december 1927 med spanska ångaren *Arnatzazu Mendi* utanför Antwerpen och sjönk. Han gick senare aldrig till sjöss (troligen p g a att hans syn försämrats) utan öppnade en "mjökaffär"/kvartersbutik i byn. Hans hus ägs idag av Eva Emeus - ambassadör em. bl a i Kinshasa - som sommarnöje.

Tack för tidningen!

Lev väl!

*John Persson*

### **Backlagsträffen Ostkusten 22 november**

Det var en imponerande skara gästar och gäster som samlades på Drottning Victorias Örlogshem den 22 november. Tjugofyra (24!) deltagare samlades och hade en mycket trevlig kväll tillsammans. Det kändes som vi alla tyckte det var fint att så många gästar i Backlaget kunde träffas.

Nanna Carlstedt var inbjuden som kvällens föredragshållare. Nannas far, Jan-Erik Carlstedt, var redaktör för den i våra kretsar välkända tidskriften LONGITUDE .

Bland övriga deltagare märktes vår hedersstyrman Åke Kindstedt med medföljande Agneta Thulin. Även Lars U:son Lundberg och Åke Olsson (från Möja) hade med sig gäster. Trevligt!!

Uppbackning och skaffning! Vid bordet anförde Bo Johansson snapsvisorna. Gästarnas sångförmågor tog sig så småningom, flerstämmigt... nästan vackert. Efter varm-rätten blev det kaffe och äppelkaka med vaniljsås.

Nanna Carlstedt berättade sedan med inlevelse och värme om sin far, familjens äventyr med det egna segelfartyget samt historien kring LONGITUDE. Mycket intressant, och uppskattat av de närvarande.

Kvällen förlöpte under god stämning. En och annan historia och gemensamma minnen avhandlades bland gästarna kring bordet.

Gott så! Att vi var många bidrog till en lyckad afton. Det tål att upprepas! Kommande backlag under våren 2022 är:

21 februari och

28 mars

Sätt ett märke i kalendern.

*Anders Isberg*

Backlagsförman

### **En kyckling vill bli fiskmås**

*Åke Thorman (1876-1954) beskriver i sin bok "För passadernas vindar på 1890-talet" (Nautiska förlaget, 1953) hur han började sin sjömansbana.*

Många vindar ha blåst sedan dess, men tydligt står den alltjämt för mitt minne, den frostklara, soliga februaridag år 1892, då jag som femtonåring med iver och förväntan i hjärtat vandrade vägen från mitt hem långt uppe bland Söders höjder, längs ändlösa stockholmsgator och islupna kajer ut till Rydbergska stiftelsens egendom, Alkäret<sup>1</sup> 4 B på Djurgården, en vandring, som för mig innebar de första stegen på den bana, jag enligt eget fast beslut och med fars eftertänksamma medgivande skulle göra till min – sjömannens.

En äldre kvinna med buttert utseende mötte mig i dörren till det stora huset och gav mig beskedet att gå en trappa upp. Där knackade jag på en ny dörr och befann mig plötsligt efter ett korthugget: "Stig in!" framför en vithårig gammal man som i en sakta knirkande gungstol satt fördjupad i en tidning. Att det var kapten Silfwersparre själv, mäktig chef på skolskeppet *Abraham Rydberg*, kunde jag ej taga miste på. Långsamt lyfte han ögonen från tidningsbladet och såg på mig.

Hövlighet hade jag fått lära mig hemma och med framsträckt hand tog jag några steg

---

<sup>1</sup> Bör rätteligen vara Alberget (red.)



fram på golvet för att hälsa, då ett dundrande: ”Stanna på mattan!” i en blink sände mig tillbaka till dörren. En smula häpen och förvirrad framförde jag min önskan att bli antagen som elev på *Abraham Rydberg*. Kapten Silfwersparre noterade mitt namn på en lista med de föga uppmuntrade orden: ”Att du blir antagen, kan jag inte lova, det är långt fler anmälda, än vi har plats för. Men infinn dig här första maj klockan 8 till mönstring”.

Helt lätt om hjärtat vandrade jag hemåt. Runt omkring mig bredde sig storstaden med sina otaliga hus och gator. I tretton år hade jag framlevt mitt liv på landet i en lugn och idyllisk sörmlandsnatur. Här i stenöknerna kände jag bara vantrivsel och främlingskap. Och skolan? Nog försökte jag göra mitt bästa och slet tappert med mina läxor, men jag hade så svårt att inse meningen med allt pluggande. Att läsa Euklides ...? Vad tjänade den boken för ändamål ...? Och att läsa botanik och samla de evinnerliga växterna till herbariet och allt det andra ... Nej, då var sjömanslivet långt mer lockande med sin obegränsade frihet och fullt upp av äventyr på hav och i hamn. Jag hade ju läst böcker som Robinson Crusoe, Mark Whoolstone och Peter Simple och även om jag hade ganska klart för mig, att också allsköns farligheter, dålig behandling och usel kost följde med yrket, var jag dock fast övertygad om, att värre än skolgångens dödande enformighet kunde det icke bli.

Några ord, som far sagt, ringde mig i öronen – ”En kyckling får arbeta hårt för att bli fiskmås. Och icke alla lyckas helt ...” Beslutsamt knöt jag händerna i fickorna, där jag gick. Nog skulle jag arbeta och göra mitt.

Långsamt strövade jag utmed Strandväskajen förbi de tomma, tysta fartygsskrov, som med kala, avriggade master låg infrusna i istäcket. Det låg många fartyg i hamn den här vintern, även en del långtradare, som annars i augusti eller september brukade breda ut sina vita dukar och styra söderut mot tropikernas varma luft. Det hade varit ont om frakter förra hösten det hade jag hört farbror Henrik säga. Nu skulle

det snart bli vår igen, isen skulle gå upp och försvinna, fartygen riggas på nytt och segla ut på nya färder. Sjömän ... Ordet hade fått en ny klang, när jag tänkte på det. Jag var ju själv en sjöman nu ... nästan ...! Snart skulle jag själv trampa ett däck, jag, Carl Otto.

Helt belåten redogjorde jag därhemma för resultatet av min vandring och far nickade på sitt vanliga korta sätt ett icke ovänligt ”Uhm”, men det var så märkvärdigt stillsamt kring bordet den middagen, vi satt så ovanligt tysta, far, mina fem systrar, lillebror Arvid och jag själv. Det var som om något allvarligt hade hänt, det kändes – ja, högtidligt.

Första maj kom med blåst och regn. Det kändes gråkallt och ruggigt, när jag på den utsatta tiden med Arvid och två kamrater som följeslagare drog iväg bort till Alkäret, där jag tills vidare skiljdes från mina vänner, som lovade vänta på mig i en skogsbacke intill. Själv gick jag in på gården, där en hel del pojkar redan samlats. Eftersom vi visste, att endast sextiofyra elever kunde beredas plats, var det med stigande oro, de redan anlända såg, hur skaran snabbt ökades. När den siste anlant voro vi etthundratjugo stycken – nästan dubbelt för många.

Under överinseende av en styrman – förste styrman Trulsson som vi efter hand fick veta – fick vi ställa upp oss i bokstavsordning på tre led. Det blev en dryg väntan. Inne i matsalen satt direktionsledamöterna vid frukostbordet och gjorde sig tydligen ingen brådska. Det kalla regnet strilade ner och då överrock för mig var ett okänt begrepp, kände jag, hur kylan började sprida sig i kroppen. Jag kände mig blek och ynkelig, där jag stod rätt långt på sladden i ledet, och det gjorde mig orolig. Hur skulle det här sluta, inte fick väl en sjöman vara blek?

Äntligen kom styrman med ett papper i handen och uppropet började. En efter en steg pojkarna framför mig uppför trappan och in till direktionen, varifrån de snart nog återvände. Så blev det min tur. Den här gången stannade jag visligen på mattan och bugade djupt. Efter en kort granskning, som skedde under fullständig tystnad, avfärdades jag

med en nick och återvände till min plats i ledet.

Ny lång väntan. Så kom styrman med en lista.

”De, som jag nu ropar upp, ställer sig där borta”, förklarade han med sin myndiga kommandöröst, som kom oss alla att hålla andan. Eller var det spänningen?

Namn efter namn ropar han ut och jag ser, hur leden glesnar framför mig. När listan är genomgången, står jag alltjämt kvar på min plats.

Så kommer beskedet: ”De nu uppropade är antagna, resten får gå hem på tillväxt ett år”.

Utanför grindarna mötte mig tre våta och frusna pojkar med en ynkelig klagan över den långa väntetiden. Fyra timmar, tillbringade i blåst och regn i en skogsbacke, är en lång tid, även för tre levnadsfriska pojkar. Och jag själv ...

”Hur gick det för dig, Carl Otto?” ljöd deras ivriga fråga. ”Hur gick det?”

”Kasserad”, svarade jag lika missmodigt som jag kände mig.

”Det var bara bra”, kom det belåtet från Arvid och även på de två andra kamraterna tycktes humöret märkbart stiga över min motgång. Mina sjögriller hade aldrig varit populära bland dem, fast de för länge sedan uppgett försöket att övertala mig att stanna på landbacken.

Innan vi på hemvägen kommit till färjan i Allmänna gränd, hade jag gjort klart för mig, att det här nederlaget icke skulle upprepas nästa år. Att komma blek och ynkelig till en mönstring var inte rätta sättet, men jag trodde mig nu veta, hur den saken skulle kunna ordnas. Tillsvidare behöll jag dock de funderingarna för mig själv.

Hemma stormade systrarna mig till mötes och när de fått höra, att jag blivit kasserad, blev det allmänt jubel och kaffepannan kom på i en blink.

Så stod jag inför far och redogjorde för utgången. Hans korta ”Uhm” uppfattade jag så, att även han var nöjd.

Det blev ett väntans långa år, som nu följde. Väl försökte jag komma till sjöss med något annat fartyg, men alla ansatser i den vägen strandade. Frakter fanns inte att uppbringa och ett stort antal fartyg låg upplagda. På vintern bevistade jag på fars inrådan Borgarskolans aftonkurser i engelska och matematik, vilka kunskaper kunde bli till nytta på sjön i framtiden. I laga tid nästa år gjorde jag en ny anmälan till Rydbergska Stiftelsen och nästa första maj stod jag åter i ledet på Alkärrrets gård. Även denna gång var vädret kyligt och ruggigt, men nu var jag lugn och fylld av tillförsikt. Direktionsledamöternas granskande ögon mötte jag frimodigt, tryggt medveten om, att kinderna hade sin rätta, friska färg.

Och se, det gick. Den här gången var även mitt namn med i raden, som ropades upp, den här gången kunde jag sluta upp i ledet bland de sextiofyra antagna.

Nog kom kaffepannan på därhemma för att fira händelsen och far sade: ”Det var ju bra”, men uppe på rummet väntade mig ett varmt mottagande. Arvid var topp tunnorrasande.

”Du lurade mej! Du sa, att du bara skulle bli borta en liten stund, och här har jag setat hela dan nu med en filt om bena. Ta hit mina byxor!”

Jag försökte lugna min bror. Inte kunde jag rå för, att det dröjt lite. Och när jag nu blivit antagen, så borde också han vara nöjd och glad.

Nejdå, det var han alls inte, det gjorde honom precis detsamma, och jag blev antagen eller inte. ”Ge mej mina byxor, så jag kan komma ut någon gång”, tjöt han i högan sky.

Jag drog av mig mina byxor och därpå Arvids enda par, som jag haft under mina egna för att skaffa mig lite extra värme vid mönstringen. Arvid slet till sig plagget och störtade på dörren.

Troget hade vi delat barndomstidens fröjder och motigheter. Nu kände jag, där jag stod, att den tiden var förbi. Något nytt hade börjat.

+++

## Segelfartygsepoken på Kivik. Några glimtar...

Kivik har liksom de andra fiskelägena på Österlen: Vitemölla, Baskemölla, Brantevik och Skillinge, alltid haft en stark anknytning till havet, fiske och sjöfart. Kiviksborna har i alla tider seglat till Blekinge för att hämta ved och timmer, något som man själva hade ont om. Längre var det med små öppna båtar, främst avsedda för fisket, som fick tjäna som lastdragare. Fiske och sjöfart skilde man inte på. Det var på egen köl och för eget behov som man seglade. Fattiga småbönder och fiskare seglade över Hanöbukten och till Bornholm och handlade med fisk, fjäderfä, salt, ved och timmer.

Så småningom utvecklades handeln, men samtidigt hämmades den länge av stapelstädernas privilegier, som effektivt hindrade den fria konkurrensen och bondesjöfartens möjligheter. Dock seglades det och handlades och smugglades det längs den skånska kusten liksom längs rikets kuster i övrigt.

Från och med 1830-talet började segelsjöfartens glanstid på Kivik. Den epoken fortsatte sedan med växlande framgång t.o.m första världskriget. De östskånska kustsamhällen hade då sin storhetstid inom sjöfarten. Brantevik hade t.ex vid sekelskiftet 1900 Sveriges största segelfartygsflotta med 118 registrerade fartyg! Under perioden 1870–1900 hade Brantevik sammanlagt 226 fartyg, Simrishamn 212, Skillinge 139 och Kivik 84. Dessutom tillkom en del fartyg på Vitemölla, Vik och Baskemölla. Inalles uppgick antalet under perioden till ca 700. Framgången byggde på en rad faktorer. Man hade duktiga sjömän, och riskvilliga entreprenörer som vågade satsa i de partrederier som var basen för verksamheten. Storbönder, småbönder, präster, skollärare, fiskare och skeppare, sjökapten, snart sagt hela bygden fanns representerade som partägare. Framförallt förvärvade man andrahandtonnage till låg kostnad från t ex Danmark. Små besättningar och låga kostnader, känns igen som vinnande koncept.

Till att börja med seglade man med slupar och jakter. Det har funnits 20 slupar eller

jakter registrerade på Kivik (i början var det nog lite si och så med registreringen). De fördes inledningsvis av skeppare utan formell utbildning, vilket kanske bidrog till de många förlisningarna. Efterhand så kunde man skaffa större fartyg för större pengar. Skonare, galeaser, skonertskepp, briggar och barkskepp återfanns i listorna. Många kivikspojkar läste vidare på navigationsskolorna och blev med tiden duktiga styrmän och kaptener. Det finns ännu spår av välbärgade kaptener på Kivik i form av välbyggda ”kaptenshus”.

Partrederierna var grunden för kapitalanskaffning och riskspridning. Ofta var det någon skeppare eller kaptan som hittade något lämpligt fartyg. Han vände sig sedan till intresserade personer. Man bildade därefter ett partrederi, intressenterna tecknade sig för andelar och någon betrodd delägare utsågs till huvudredare. Många rederier blev det. Fartygsförteckningen för Kivik upptar 130 seglare av skiftande storlek. Det största fartyget var barkskeppet *Gripen* på 1 292 brt. Byggt i USA 1893 och efter skiftande öden inköpt i England till Kivik 1921. Hennes tid för Kivik blev dock kort. Det visade sig att skrovet var illa angripet av skeppsmask! Redan i maj 1922 utbogsrades *Gripen* från Göteborg till Klädesholmen för att sänkas som vågbrytare eller huggas upp. Ingen lysande affär för partrederiet den gången...

Med slutet av första världskriget (som innebar en sista hausse om än riskfylld) kom också slutet för segelfartygens storhetstid. Visserligen fortsatte man en tid, men maskindrivna fartyg tog alltmer över. Flera ”Kivilingar” fortsatte dock till sjöss som manskap och befäl, men de blev betydligt färre med tiden. Idag är arvet efter sjöfartepoken näst intill borta.

Befintliga förteckningar över segelfartyg som var registrerade på Kivik upptar ca 130 fartyg. När man talar om hemmahamn, så var det sällan eller aldrig som de större fartygen angjorde Kiviks kust. Hamnen är inte tillräcklig stor eller i övrigt anpassad för större tonnage. Vinteruppläggning skedde



rätt ofta i Danmark, Tyskland eller i Öresunds hamnar.

Vid en närmare granskning av fartygsförteckningen, ser man att en försvarlig andel av fartygen gick ett oblikt öde till mötes. Tar vi t ex och synar alla Kiviksfartyg vars namn började på bokstaven A, är det 24 stycken. Av dessa 24, så strandade, sjönk, påseglades, minsprängdes osv. 9 stycken!

Några exempel:

*Activ* Barkskepp 682 nt. Byggd Brunnswick 1866. 1901 inköpt till Kivik. 1902 strandad vid Ålabodarna.

*Amadeus* Skonert. 82 nt. Byggd Bergkvara 1870. 1873 inköpt till Kivik. 1897 överseglad utanför Sandhammaren. Drev iland.

*Anna* Skonertskepp 109 nt. Byggd Fanö DK 1868. Inköpt till Kivik 1896. 1901 november sprang läck i Ålandshav. Övergavs.

*Anna Sophie* Skonert 145 nt. Byggd 1868 Kristiansand. 1909 inköpt till Kivik. 1909 strandad vid Falster. Införd till Kiel, kondemnerad.

... och som sagts tidigare. Kiviksfartygen var ofta äldre andrahandtonnage, måhända hårt seglade, rätt slitna, inköpta till ”fördelaktigt” pris?

Många av sjökaptenerna på Kivik var rätt färgstarka personer. Det finns många historier om dessa seglare. En del mer sanna än andra, men alltid helt autentiska...

Därom berättas:

Sjökaptan Ola Mårtensson, som var sedd som något religiöst anfäktad, håller predikan för sin besättning i kajutan under en resa till London. En man står till rors. Ola Mårtensson läser högt ur bibeln:

- Och Pilatus sade -- -- hur fan styr du din jävel!

Såsom erfaren och god skeppare märkte Ola att rorsman fallit ur kursen....

Ola Mårtenssons hustru Cecilia kunde inte förstå, varför hon aldrig fick reda på när han kom fram till sin destinationsort. Alla de andra kaptenerna brukade ju telegrafera. Vid framkomsten till London på nästa resa,

tyckte väl Ola att hennes önskan var ganska rimlig, och sände därför följande telegram:

”NÅGORLUNDA LYCKLIGT ANLÄND”

Under överresan hade han i svår storm förlorat en del av riggen.....

Sedan han gått iland blev Ola ofta anlita som rådgivare åt Per Svens dotter Selma på Horsåkragården. En dag ringer han till arbetsförmedlingen i Simrishamn och frågar:

- Har ni någon dräng till salu – jag menar har ni någon dräng på lager – han ska va ung å stark och fullt utvecklad – de e Per Svens dotter på Horsågra – hon e i stort behov av en karl.

På frågan var Horsågra ligger ger Ola Mårtensson följande korrekta svar:

- De e ett bysseskott från Mårten Åges.

Tjänstemannen är inte helt orienterad utan vill veta var Mårten Åges ligger och får då svaret:

- De e ett stenkast från mejeriet.

På den tiden fanns det många mejerier, nästan ett i varje by, så tjänstemannen vill veta vilket mejeri det är. Då räcker det för Ola. Det var väl en osedvanligt trög matros. Så han ryter:

- Mellby för fan!

Huruvida Per Svens dotter Selma fick den karl som hon var i så stort behov av förmåler inte historien.

*Anders Isberg*



Sjökaptan Ola Mårtensson (med hunden i knät) och besättning ombord på GRETA.



## FLAGGAN I TOPP

### Februari

2 Linus Martinsson 40 V

### Mars

8 Björn A Andersson 90 O

10 Kjell Olof Smitterberg 85 O

17 Mikael Kjellgren 40 V

### April

13 Lars Forsberg 85 V

24 Göran Ohlsson 75 V

## 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 [joegranath@gmail.com](mailto:joegranath@gmail.com)

## MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2022 är 250 kr, för juniorgästar 125 kr. Glöm ej ange ditt namn.

## SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund  
Stockholmsv. 62  
122 62 ENSKEDE  
kkjolu@gmail.com  
070-200 80 75

Claes Planthaber  
claes.planthaber@gmail.com  
070-532 48 20

Lars Bergman  
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	150:-
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-
Boken "Jag ville inte dö, jag ville bara leva"	200:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet. Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning på Besättningen Rydbergsgästarnas 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 Styrman.

## Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82 sten@famgattberg.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 f6abian@icloud.com
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 30 38 hakan.granander@gmail.com
3:e Styrman	Göran Granath	070-817 37 64 joegranath@gmail.com
Båtsman	<i>vakant</i>	
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20 claes.planthaber@gmail.com
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00 lars.lundberg@usonmarketing.eu
Lättmatros	Anders Rudin	070-795 85 96 anders_rudin@yahoo.com

## Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 03 20 anders.t.isberg@telia.com
Sydkusten	<i>Vakant</i>	
Västkusten	Ola Manhed	073-697 36 08 olamanhed@gmail.com

## Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm <a href="mailto:info@rydbergsgastarna.se">info@rydbergsgastarna.se</a>
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