



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 86	Redaktion	Ansvarig utgivare	November
Nr 4	Sven Dagberg Claes Planthaber	Sten Gattberg	2018

Kappsegling Plymouth – La Coruña

Med fisherman som stormsegel

När solen gick upp på fel sida

En Rydbergsgasts oroande upptäckt

Lloyd's List Index – en genväg för maritimforskare

Tips från kardiologen som blev sjöfartsforskare

Berta Maria

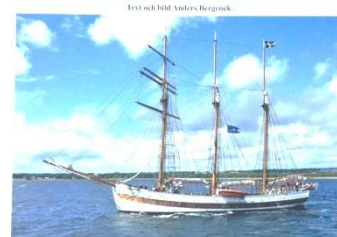
Ett gammalt fartygs historia utforskad

Apokalyptisk stämning i Monaco

Resebrev från *HMS Falken*

Tremastskonaren Vega

Tall ships' races 2017



Flitig deltagare i Tall Ship's Race

KAPTEN HAR ORDET

Historia kan vara och är intressant. Det fick Ostkustens Backlag belägg för när vi fick oss till livs tremastskonarens *Vega* historia från totalrenovering till framgångar i Tall Ships´ Races.

Det kan verkligen vara berikande att stråla samman på Backlagsträffarna och dessutom få ta del av Gastarnas minnen och erfarenheter. ***Kom och ta del av vad Backlagsförmännen fixar!***

Våra vinterseglare fortsätter sina viktiga värv ”att dana skicklige sjömän”. I år seglar *Falken* med både marina och civila elever. Nu i november har hon seglat i Medelhavet och skall segla ut till Kanarieöarna via Monaco, Korsika och Malaga. Läs fartygschefens skildring om det dramatiska besöket i Monaco! T/S *Gunilla* har också seglat in i Medelhavet för att byta elever i Malaga ungefär samtidigt som *Falken*. *Gunilla* fortsätter ut i Atlanten mot Karibien innan hon återvänder mot Sverige. Tremastskonaren *Älva* har besökt Malaga och är på väg mot Kanarieöarna. Det verkar vara populärt att besöka södra Spanien – det gjorde ostindiefararna också!

En annan historisk händelse inträffar nästa år – då blir det 90 år sedan kapten Arnold Schumburg sände ut ett upprop om att elever från Stiftelsens skolskepp skulle samlas på Alberget. Ha då i minnet att Stiftelsen började sin verksamhet med den praktiska Sjömansskolan 1849 – 80 år tidigare! De Gastar som då mönstrade skulle ha seglat 25 år tidigare. Vårt 90-årsjubileum skall vi högtidlighålla den 1 maj på sätt som Befälet skall besluta om. Gastarna får gärna komma med förslag till 1. Styrman eller Kocken.

Traditionsenligt samlas Rydbergsgastarna till Årsmönstring den 1 maj. En tradition vi gärna vill bevara. För att föra traditionen vidare, krävs Gastarnas aktiva deltagande både att närvara vid Backlagen och hjälpa till med rekrytering och – inte minst – medverka i *Skeppsorder!*

Ett glädjande budskap har kommit till mig. Märsgasten och tidigare Kocken Karel Papica, seglade värnpliktig kock 1981 i *Falken*, är nu återställd med ett nytt hjärta. En vänlig donator gjorde hjärtbytet möjligt. Vi gläds med Kalle och önskar honom allt väl! Välkommen till våra Backlag, Kalle

Varje Gast uppmanas att hjälpa Besättningen att få ytterligare – och yngre – Gastar att mönstra på Besättningen Rydbergsgastarna.

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

Sten Gattberg



*HMS Falken i Tall Ship Race Plymouth - La Coruña juli 1990
Foto HMS Penelope*

Kappseglingen Plymouth – La Coruña 1990

HMS Falkens FC berättar.

Starten skulle äga rum kl. 15 den 7 juli.

Vi lämnade bojen tidigt på förmiddagen för att bedriva välbehövlig segelexercis syd Plymouth, 6-9 m/s. Efter lunch ökade vinden till 11-12 m/s från VSV. Ombord på *Falken* hade vi fisherman på "fel sida" och vi var rädda att den med den otränade besättningen skulle sköras. Ett "lövet"-lyft tillgreps, men på den sydgående bogen tog det lång tid och därför kom vi 20 minuter för sent till starten.

Gladan hade gjort en perfekt start. Hon och de andra i A- och B-klassen försvann sydvart i duggregnet i det alltmer tilltagande diset, 1,0–0,3 M sikt. Sjön var inte grov, så vi kunde segla dikt bidevind utan problem. På radarn kunde vi glädjande notera att avståndet till våra konkurrenter sakta och säkert minskade. Vi passerade vid 18-tiden bl.a. *Winston Churchill* o *Astrid*. *Gladan* och *Eendracht* var fortfarande 2-3 M för om oss. Vi låg i *Gladans* radarskugga och de ville veta vår position – vilket vi av taktiska hänsyn ej avslöjade.

Vid 20-tiden slog alla fartyg i vårt närområde NV-vart ut i kanalen igen. Vi fortsatte till 2230-tiden för att få största effekt av strömmarna. Vinden låg fortfarande kvar på 9-11 m/s, så vi gigade fisherman före vändningen. På väg NV för BB halsar mötte vi ett flertal yachter för SB halsar. Samma väjningssituation som efter starten vid Larvik -86, men nu var sjön inte så grov, men å andra sidan var sikten inte mer än 0,2-0,3 M och på radarn var det som vanligt svårt att upptäcka yachterna. Det var en anledning att vända in mot Frankrike igen, 1 timme tidigare än planerat. Vinden mojnade något varför "time-ningen" med strömhanteringen blev nästan perfekt.

0800-positionerna gav oss en 10 M-ledning väst om konkurrenterna, m.a.o. en 3-timmars ledning. Det kändes mycket bra för båda vakterna hade varit igång i stort sett hela natten. På eftermiddagen vred vinden till väst och vi kunde sträcka ner förbi "Ushant".

Segervittringen kändes stark vid midnatt då vi hörde *Gladan* ge sin position till "Ushant control". Det skiljde då 35 M. Vi visste av erfarenhet att *Gladan* med sin "Inerta"-behandlade undervattenskropp seglade 0,5 knop snabbare än *Falken*, framför allt vid svagare vindar. Nu var avståndet så stort att hon aldrig skulle hinna ikapp — trodde vi!

Det kommande dygnet avtog vinden ytterligare och vred mot NV o Nord. Att i slören och dyningen exakt bestämma vindriktningen var ganska svårt, särskilt nattetid. Man får titta på småvågornas brytning på toppen av dyningarna.

Gladan närmade sig på ett oroväckande sätt. På kvällen var hon bara 7-10 M akter om oss. Det var också svårt att bestämma hennes kurs.

Prognosen för nästkommande dygn var NO, 12-15 m/s. Nu gällde det att hålla *Gladan* ost om vår longitud så att, när NO-en kom, vi skulle ha en mindre vindvinkel än henne och därmed högre fart ner mot mållinjen.

De kommande 12 timmarna blev en dramatisk segling, som verkligen har etsat sig fast i var och en av oss. Jag väcktes av I.O, Torbjörn Haraldsson, strax för kl. 05. Då hade han precis gippat, och vi gjorde redan 10 knop. *Gladan* hade kommit ikapp och låg nu 2,5 M i lovart. Vinden ökade alltmer och vred till ren ostan och därmed hade nyttan av bättre vindvinkel försvunnit. Ingen av oss ville ge sig och fisherman var fortfarande satt. *HMS Penelope* kom ikapp och tog de bästa bilderna på skonerterna som någonsin tagits. (Jakten på bilderna och rättigheter-na tog 2 år, men det är en annan historia).

Förmiddagsprognosen lovade 7B, 14-17 m/s, lokalt 8B, 17-20 m/s. Det blev 22 m/s! Dubbla rorgängare, halvdäckets reling stundtals under vattnet och storbomsnocken doppad ibland. Stortoppen gigades för att få bättre balans. Farten pendlade mellan 13,5 och 14 knop. Endast nödvändiga elever på däck och all personal var kopplade med säkerhetssele.

Nu märktes att *Falken* är byggd för och går bäst i Atlantsjö. Hon tog sjön så säkert och fint och det var sällan som "Sjöberg" hälsade på i lovart. Solen sken och värmdes från en klarblå himmel! Vilken segling! Inte visste vi att fisherman var ett stormsegel! Men visst, fanns oron där. Seglingen under dessa förhållanden är ju långt ifrån ofarlig. Nogsam kontroll av varandra på däck samt krumningen på förtoppen och övrig rigg. Vi var beredda att segel, framför allt fisherman, skulle sköra vilken sekund som helst och därför lagt dess nedhalare till spels.

Vi kunde efter lunch (att kockarna lyckades!) glädjande notera att bäringen till *Gladan* sakta, sakta, drog akteröver. Hon fick senare problem med klyvaren och ett toppsegel. Vi kunde också vid 14-tiden, 25 M från mål, konstatera att om vi föll av och bärgade fisherman, var det inte säkert att vi därefter skulle kunna hålla upp mot mållinjen igen. Vi seglade halv-lätt bidevind, 80°, och det var maximalt med hänsyn till den mycket grova sjön.

Sista timmen vred vinden, tack vare landrundningen till NO, varvid *Falken* i slören rätade upp sig och farten gick ner till 12 knop – på ett sätt en befriande känsla. Sjön hade nu också lagt sig. Regnställen åkte av och alla ansikten sprack upp av glädje och lättnad över att besättningen och fartyget var intakt. Vi passerade mållinjen 30 minuter före *Gladan*.

Innan det till ankars blev "alle mans champagne" lästes inklinometern av: 51 grader!

Ragnar Westblad

Kalendarium

Ostkustens Backlag 26 november

Vestkustens Backlag 18 november

Manusstopp *Skeppsorder* nr 1/2019. 26 januari

Ostkustens Backlag

Måndagen den 8:e oktober var det dags för höstens första backlag: en utförlig berättelse om tremastskonaren *Vega av Gamleby*. Presentatör var Ib Bergström, sjökapten och arkitekt bl.a., som är son till projektets initiativtagare Egil Bergström. En mycket äventyrlig och ibland nästan övermänsklig uppgift presenterades: från veritabelt vrak till välseglande vackert skepp.

Vega byggdes i Viken 1909 som rent segelfartyg, och i den egenskapen fortsatte hon till 1932 då en hjälpmotor installerades. Hon fortsatte att segla frakter ända fram till 1966, under senare år hemmahörande i Skärhamn. Detta år köptes hon, av direktör B. Guthenberg i Stockholm, för att frakta förnödenheter till Kap Verdeöarna. Projektet gick om intet så *Vega* blev kvar i Stockholm där hon förföll allt mer. Det gick så långt att hon sjönk vid kaj 1985. Stadens skönhetsråd ville inte ha ett sjunket vrak vid Söder Mälarstrand utan lät bärga henne och skänkte henne sedan till Riksmuseet. Tanken var att museet skulle hugga upp henne efter det att man tagit valda delar till sitt polarmuseum. Detta skulle dock visa sig alldeles för dyrt så man skänkte *Vega* till en stiftelse i Gamleby. Stiftelsen *Människan och Havet* ansåg *Vega* vara viktig att bevara eftersom hon var en av de sista tremastskonarna som fanns kvar.

Nu började ett gigantiskt arbete: man hämtade virke i skogar både i närområdet och från bl.a. Visingsö, men först måste man anlägga ett varv! När hon sedan låg på slipen och arbete var igång med att byta bord, och även spant, så inträffade det som inte fick inträffa, hon nästa totalförstördes av en brand. Men familjen Bergström, projektet var mer eller mindre en familjeangelägenhet, gav sig inte så lätt! Efter halvannat decenniums vedermödor var så *Vega* klar för jungfrutur i juni 2008. Sedan dess har hon seglat varje sommar med företag, grupper och enskilda i både Östersjön och Västerhavet. Hon seglar även med ungdomar i bland annat "The Tall Ship Races". I dessa tävlingar har hon varit framgångsrik med bland annat en andraplacering år 2017.

Göran Granath

Vestkustens Backlag

Backlagsförman kallar

Söndagen den 18 November 2018 är det åter igen dags att styra stegen mot Flottans Mäns lokaler på Nya Varvet. Vestkustens Backlag håller höstmöte kl.17.00 med samkväm och förbrödring. Baren öppnar en timme tidigare 16.00 med mingel och förfriskningar. Föredraget denna vackra höstkveäll är betitlat:

- -- Iakttaget från byssan-- -

Krister A Martell seglade mässkalle i Gustaf Eriks-sons åländska kylbåtar i slutet på 70 och början på 80-talet. Som mässkalle var Krister i kontakt med alla ombord. Han jobbade bland befälet och på fritiden var han med manskapet. Byssan var en knutpunkt och gav möjlighet att ta del av det mesta som skedde ombord.

Krister har skrivit en mycket underhållande bok om sina upplevelser till sjöss.

De som önskar har möjlighet att införskaffa boken direkt av författaren.

Efter det matnyttiga föredraget är det dags att bänkas kring matbordet. Denna gång har våra två hökare bestämt sig för att bjuda manskapet på en rätt från sydligare nejder. Skånsk Kalops med alla nödiga tillbehör. Skåningen följs av dessert och sedan kaffe och kaka. Priset är 140 kr. som erlägges efter måltiden. För de som önskar att intaga alkoholhaltiga drycker före under och efter maten tillkommer en extra avgift på 60 kr.

Obs- tag gärna med jämna pengar!!

Tag också gärna med en vän. Ju fler vi är, ju roligare vi har. (Inom vissa gränser)

Anmälan görs till Michael på telefon 0705-830363 eller Ola på telefon 0736-973608

Alt. E-post olamanhed@gmail.com senast den 15 november 2018.

Med förhoppning om god uppslutning och gott humör

Ola Manhed

Apokalyptisk stämning i Monaco

Resebrev från HMS Falken 181101

Sjömanskap kan ställas på sin spets på olika sätt. Det var inte till sjöss som normalt, utan till kaj denna gång. Låter måhända ”konstigt” men jag skall försöka förklara.

Vi har legat förtöjda längs Quai Rainier III, i Monaco. Framåt kvällen 1.a förtöjningsdagen började vi förstå att det skulle kunna bli ”besvärligt”. Halva besättningen hade gått i land någon timme eller två innan. Jag var själv på väg tillbaka till Falken och gick längs en kaj där båtarna hade stora problem. Allt fler människor strömmade till på båtarna och kajerna. Det gick upp för alla att här behövdes det jobba för att säkra båtarna. Det blåste en del men det stora problemet var vågfenomenet i hamnen. I vissa hamnar känner vi till att det kan bli så, men inte här. Båtarna kom i självsvängning och när det inträffar är det ibland mer eller mindre omöjligt att hantera oavsett åtgärder. Detta medförde att en del av båtarna gick emot varandra och åkte upp på kajen. Stora skador på flera båtar och beskriver jag det som Yachts så inser man ju kostnader att hantera det. Plastskrov mot hård kaj är ingen bra kombination.

Vi började springa tillbaka till Falken för att hjälpa till där.

Nu började en lång kväll och natt.

Vi har relativt grova förtöjningsgoods men i situationer såsom denna jag beskriver, räcker inte det. Dom började gå av på grund av belastningen som uppstod i samband med rycken i självsvängningen. Fartyget hade rullat mot en avbärare så vi fick skador på en del saker runt omkring relingen. Även ett kraftigt förtöjningsklyv slets sönder, gjort av kraftigt stål. Vi la ut ännu fler tampar i olika riktningar och startade upp motorn för att försöka häva gungningen. Det gick från mycket illa till någonstans i närheten av hanterbart. När det blir så här, behöver besättningen arbeta konstant med de medlen som står tillbuds, använda erfarenhet och fantasi. När vi hade situationen nätt och jämnt hanterbar, inträffade något som närmast kan beskrivas som taget ur en Hollywoodfilm. Kajen vi låg vid byggdes som en yttre hamnpir, flytandes, stor nog att kunna ta emot stora kryssningsfartyg och lastbilar och bussar kan köra på kajen, för 12 år sedan. Ut mot havet är det byggt en tio meter hög vägg på kajen.

Nu till det apokalyptiska.

Om ni föreställa er detta gigantiska kajkomplex, så kan ni förstå chocken när vi ser att hela kajen börjar slitas loss från landdelen av kajen. Slitas loss!

I förbindelse med kajen är det en tunnel för bilar och ett parkeringsgarage inuti kajen. Människor som satt i bilar blev lätt panikslagna och evakuering påbörjades från alla möjliga håll. Eftersom vi låg på 1.a parkett var vi ju också de första som såg och förstod vad som höll på att hända. Jag larmade vår kontakt i land och förklarade vad som hänt och föreslog att det skulle skickas myndighetspersonal och ingenjörer för att få grepp på situationen. Tidigare under kvällen hade vi diskuterat om vi skulle kasta loss och gå till sjöss för att skydda Falken. Det blev ju på grund av ”kajsituationen” nu akut läge att kasta loss som huvudalternativ. Litet problem att halva besättningen gått i land. Vi ringde in samtliga permittenter och det gick förhållandevis snabbt att få ombord alla. Myndighetspersoner började komma och situationen utvärderades. Jag pratade med hamnkaptenen som anlät och försökte få information om det var säkert att ligga kvar vid kajen. ”It should be” var det enda svar jag kunde få. Det kändes ju sådär. Vi hade nu fartyget i högsta beredskap för att kasta loss direkt om vi såg ytterligare rörelser i kajen som kunde bedömas som ytterligare krissituation.

Att se hela kajen röra sig upp och ner och att den börjat släppa i sitt fäste med land var surrealistiskt. Vi tänkte, kan den sjunka, kan den välta med katastrofala följder både för oss men även för hela hamnen? Vi fick inget klart svar så det var en klart ansträngd situation.

Efterhand så gjordes ändå bedömningar från olika håll att situationen var stabil. Kajen spärrades av under något dygn och kryssningsfartyg som skulle anlända dirigerades om.

Vi vaktade så klart på däck hela natten och låg tio timmar med maskin för sakta back för att lindra rycken, förtöjda!

Vädret stabiliserades och dagen efter fick vi genom kontakt en möjlighet att föra ut bogsertrossen med hjälp av dykare som fäste den i en förankrad boj i hamnen på botten. Detta medförde att vi kunde släcka på förtöjningarna i fören. Vi låg därefter relativt bra resterande del av besöket. Allt arbete som utfördes av besättningen låter sig inte beskrivas enkelt, men både eleverna och nyckelbesättningen gjorde ett fantastiskt arbete, och ingen skadade sig. Skadorna på Falken är trots allt hanterbara och vi har redan åtgärdat det mesta.

Som en slags orientering till blogggläsare så har vi självklart en rutin att meddela våra högre chefer i land när det inträffar något som inte tillhör normalbild. Detta medför att vi har stort stöd hemifrån och organisationen kan agera direkt vid behov.

I skrivande stund håller dykarna på att lossa nämnda bogsertross och vi kastar loss direkt efter.

Under besöket har vi haft förmånen att besöka Musée Océanographique et aquarium, Jacques Costeaus arbetsplats under många år. Vi har även

haft bjudning ombord, med Monacos utrikesminister i spetsen. En bjudning på detta sätt innebär också stora förberedelser som jag går in på en annan gång. Vi har även gjort ett formellt besök i palatset som tillhör S.A.S Prince Albert II of Monaco.

Där bjöds vi på rundvandring och samtal.

Ett samtalsämne och gemensam beröringspunkt mellan Sverige och Monaco är den stora havsmiljökongress som anordnades 2017 gemensamt i Monaco. Denna kongress var hela upprinnelsen till vårt besök här, även om vi till slut kom året efter. Vi har haft fått ett varmt välkomnade här och alla vi mött har beklagat vädret med dess följder under besöket. Det kostar normalt "en slant" att förtöja i Monaco men värdlandet bjöd generöst på det.

Besättningen har nya upplevelser att lägga till erfarenhetsbanken.

Vi går nu mot Ajaccio, Korsika. Korsika har drabbats svårt av ovädret vi pratat om liksom många andra platser i vår närhet, som Italien och öar runt omkring.

Thomas Falk, Fartygschef.

När solen gick upp på fel sida

Hemma på landbacken går alltid solen upp där hon skall, men till sjöss, gentlemen, där kan vad som helst hända!! Nu skall jag berätta hurusom det hände och det är sant varje ord! Så sant som det är sant!

Det hade sedan nära en vecka tillbaka blivit rutin för unge styrman Suneson:

Upp strax före åtta, hälsa god morgon till avgående 1:e styrman och sedan "plocka några morgonhöjder", som skulle sättas samman till en middagsposition under vaktens. Kanalen och Lands End låg tusentalet mil bakom oss och det var bara astronomisk navigation som gällde.

En morgon som alla andra " trodde jag". När solen gick upp på fel sida

Överstyrman hade haft en lugn vakt. Inte en enda båt och utan "något särskilt att erinra", som han tyckte. Båtsman hade varit uppe och fått instruktioner för fartygets dagmän. De skulle vaska och måla nere på däck. Mässkalle hade levererat kaffe till bryggan.

Med ett fast grepp om sextanten i ena näven och stoppuret i andra, backade jag baklänges ut på babords bryggvinge, ut genom den fina skjutdörren i teak, som jag öppnade med skulderbladet, medan jag önskade "försten" en bra förmiddag.

Ut på babords vinge för att ta förmiddagens första solhöjd! Där ute väntade en

Katastrofal och otrolig överraskning!

Men vi tar det från början

Jag hade mönstrat på för styvt en vecka sedan i Grimsby där *m/t Nyköpingshus* i oljeterminalen vid Humberflodens mynning lossat sin råolja last om 16000 ton.

Efter en lång rad av fartyg för Clipper Line, bland flera; Västindienresa under segel med *Flying Clipper*, råolja i Batangas Filipinerna *Ocean Clipper*, orkan i Atlanten med Sveriges största styckegodsare nybygget *Northern Clipper*, Medelhavet med "The white queen of the seven seas", *Stella Polaris*, så hade jag nu övergivet Clipper Line.

Trelleborgs personalchef raggade nämligen befäl på navigationsskolan och nu hade jag gått i deras lejd mot studielån från rederiet och 56 pund eller 840 kr i hyra, som det heter under sommaruppehållet.

Vi på väg i storcirkeln över Atlanten ner till Pointe A Pierre Trinidad. En ö strax intill Sydamerikas nordkust strax utanför Venezuela på gränsen mellan Karibiska sjön och Nordatlanten. En resa på nära 2 veckor. Mer än 3600 sjömil

Vi skulle ta full last av "crude oil" från Texacos stora oljeterminal i Gulf of Paria på västsidan av den då brittiska ön



M/T Nyköpingshus byggd på Kockums Malmö 1955

Styvt 160 meter lång och nära 20 m bred

Fyra år gammal när jag mönstrade på. Hon blev som de flesta råolja tankers inte gammal. Såldes efter några år i Trelleborgs ägo till Bulgarien och skrotades i Split 1976

Ja – ut på bryggvingen. Men var är hon??? Här brukade det vara varmt och skönt med solen tvärs ut!

Nu var det mörkt och dystert kallt och med morgondagg längs skottet. Nä nu.... Va i alla tusen saltade nitar ... Detta är inte sant!! JO det är det!! Det finns ingen sol! Putz Weg!! Omöjligt!!! Samma kurs klarblå himmel Här har hon funnits hela veckan VAD HAR HÄNT!!!

Till slut hittade jag solen . Hon var på andra sidan, bakom bryggan ute på styrbords sida!!!

Där stod utkiken på styrbords vinge och gottade sig i solen, helt oberörd av detta universiella himlafenomen Solen på fel sida!!!

Långsamt började det gå upp för unge Suneson Det är nog inte fel på solen Men på oss... men vad??

Vi gick i storcirkeln med i stort sett samma kurs varje vakt 250 grader när vi lämnade Lands End

Kursändring cirka 3 grader varje dygn eller ½ grad per vakt Nu gick vi 235 grader och skulle så göra! Är det sant?! är det riktig!??? t Nä det var det INTE!!!

En koll på magneten (magnetkompassen) Den visade 050 grader Med lite korrigering för deviation och missvisning blev det **KONTRAKURS**

Kallade upp Överstyrman Vi går kontrakurs !! Automatstyrning !! Vad i alla Atlantens djupa dalar !!

Är det sant!! Jo det är sant !! Vi får koppla om till handstyrning ! In med en rorgångare ”Styr på magneten” Styrbords kvarts roder kom till 235 !

Ja det här är allvarligt Vi får varsko ”gubben” (kapten)

Ja hur har detta gått till?? Varför ?? Varför har ingen lagt märke till detta Hur länge har det pågått Vem är ansvarig??

Min solhöjd gav en ortlinje Vi kunde vara 140-150 mil fel!!!

Fram med sextanten igen ”krysspejling” på sol och måne Lite ovan med månen , men gott att den var uppe Allt sammanställdes med middagshöjden. Ja vi låg 140 mil efter **10 timmars gångtid**

Det visade sig att en av gyrokompassen likriktardioder hade lagt av Den hade långsamt tickat runt till kontrakurs. I nattens mörker hade man inte lagt märke till detta ingen sjö och moln dölde kända stjärnor.

Varje vaktskifte skrev man in gyrokurs och kompasskurs i loggboken Så hade jag gjort efter kontroll.

Nästa vakt hade bara satt likhetstecken utan att kolla magneten Den skall ju med samma kurs vara samma som tidigare! Men så var det inte denna gång!!

Nu gällde det att lösa aktuell problematik

Hur mycket ”heavy fuel” har vi förlorat? Säg att vi bränner 24 ton dygnet med 7500 hästkrafter från vår 7 cyl kockum-Man diesel Det blir tio ton

Men Gubben talade milt och väl med Chieffen Han hade lite extra bränsle ”liggande ” i en tank Bara för ifall ifall Nu ökades det ”ett hack” , det gjorde styvt en halv knop mer.

ETA (beräknad ankomsttid) var ännu inte sänt . Så ingen märkte något (Utom Ni som läser detta) när vi endast några timmar försenade nådde lots vid Pointe a Pierre Trinidad.



Måns Suneson tar Solhöjden ombord i ryska fullriggaren Mir

Slutet Gott Allting Gott Måns Suneson berättat 56 år senare

Vestkustens backlag

Vid en sammankomst i backlaget den 13 maj berättade professor emeritus S Bertil Olsson om ”Sjukdomar och sjukvård på svenska ostindiefarare, i dåtid och nutid”.

S Bertil Olsson, är professor emeritus i kardiologi vid Lunds Universitet. Han har vid sidan av sin tjänst som kardiolog utnyttjat sina medicinska kunskaper till ovanliga extraknäck. 2006 var han fartygsläkare på ostindiefararen *Götheborg*, och det är bland annat den erfarenheten som låg till grund för kvällens föredrag.

S Bertil Olsson har numera övergått till att forska och skriva om sjöfartshistoria.

S Bertil Olsson

Att professorn bytte forskningsområde från kardiologi till sjöfartshistoria kan nog förklaras av hans bakgrund från en sjöfartssläkt i Bohuslän. Farfarsfar var skeppare på segelfartyg och farfar var sjökaptan, men avled på grund av en smitta som fanns ombord på hans ångfartyg. Efter det avskydde far-

mor sjön och såg till att hennes son höll sig borta från havet. Han blev i stället läkare och så blev också Bertil och hans bror. Sjöintresset finns dock kvar.

Bland Bertils erfarenheter i läkaryrket finns uppdrag som läkare på stora rockgalor och att bli nedfirad från helikopter till patienter på båtar under Gotland Runt. De meriterna gav honom plats som skeppsläkare i tre månader på ostindiefararen *Götheborg* mellan Sydafrika och Australien.

Av sin farmor hade han en gång fått en modell av skonerten *Berta Maria*, som hans farfarsfar seglat med i många år. Bertil bestämde sig för att renovera modellen, men även att försöka ta reda på så mycket som möjligt om fartygets historia.

Som den forskare han är har han gått grundligt tillväga med underlag från museer och arkiv. Resultatet blev en bok för tjugo år sedan om *Berta Maria af Mollösund*. Efter flera års fortsatt forskning hade han skaffat så mycket ny information att han förra året kunde ge ut en reviderad och väsentligt innehållsrikare bok *Skonerten Berta Maria – ett fartygsöde*.

Ett hjälpmedel i forskningsarbetet är Lloyd's List Index som han beskriver i följande artikel.

Sven Dagberg

Lloyd's List Index – en genväg för maritimforskare

Den som är intresserad av att kartlägga ett gammalt fartygs rutter kan dra nytta av ett verktyg som jag hittills inte mött någon enda person i Sverige som känner till. Det är "Lloyd's List Index", en gammal bokföring som vare sig finns i tryck eller åtkomlig på Internet.

Det var med utgångspunkt från detta index det blev möjligt att hjälpa Ingvar Henricson till en fullständig kartläggning av de rutter briggen GERDA seglat¹⁾ liksom för att finna alla hamnar som skonerten BERTA MARIA besökte under nästan 50 år²⁾.

Lloyd's och Lloyd's List

Det Londonbaserade sjöförsäkringsbolaget Lloyd's känner alla till. Det har sitt ursprung från slutet av 1600-talet i Edward Lloyd's kaffehus och kom att under 1730-talet börja dominera sjöförsäkringsbranschen globalt. 1734 kom det första numret av en tidning som listade maritima händelser, Lloyd's List (LL). Initiativtagaren hade lånat det redan då välkända namnet för att på så sätt lättare kunna rekrytera prenumeranter.

LL blev snabbt en värdefull källa för alla som hade anledning följa dåtida sjöfart. Det var från början

ett enda litet ark som kom ut två gånger i veckan, på tisdagar och fredagar. Arket hade två spalter med bland annat information om anlöpande och avseglande fartyg från olika brittiska hamnar, men även annan sjöfartsinformation. Småningom kom det att bli fyra spalter och senare även fyra sidor i stället för två. Omkring 1820 upptog mestadels tre av sidorna vardera fyra spalter med information om fartygstrafik från och till olika hamnar världen över.

11

ARCHANGEL	arrived from	July 29 Bon Accord, Harvey Clyde
GOTHENBURG	arrived from	15 Audromache, Mattson Guernsey
16 Friends, Cornforth	London	Amphitrite, Murray d°
17 Warkworth, Muers	Newcastle	Benedicta Elizabeth, Patterson Guernsey
Apollo, Daneberg	Bahia	19 Fortuna, Rump d°
Aid, Evans	Sunderland	Castlereagh, Graham Shields
ST. PETERSBURG	arr. from	12 Paris, Stonehouse London
14 Ariel, Reburn	Aberdeen	Heart of Oak, Booth d°
15 Thorp, Turner	Hull	MEMEL
13 British Union, Evans	Shields	Mars, Mitchell Grangemouth
Chatty, Wilson	Copenhagen	14 Fort Augustus, Philipson Hull
Fortuna, Beng	Liverpool	15 Betsey, Elliot Woodbridge
Thetis, Galae	Sunderland	

Senare under 1800-talet utökades formatet och LL fick åtta spalter. Lloyd's hade således rapportörer som regelbunden försåg LL's redaktion med information. Det rörde sig sammanlagt om hundratals hamnar och förstäligt nog fanns inte rapporter från samtliga i alla nummer av LL.

På bilden som är ett digitalt klipp ur LL på Internet av den 1 september 1826 framgår bland annat att ANDROMACHE, förd av Mattson anlände till Göteborg den 15 juli samma år och hade kommit från Guernsey. Fyra anländande fartyg rapporterades den dagen. Även avseglingar rapporterades liksom ibland laster.

En särskild spalt beskrev olyckor av olika slag. Det går idag att läsa denna tidning på Internet under stora delar av tiden från 1741 till 1826 och även göra digitala sökningar <http://www.maritimearchives.co.uk/lloyds-list.html>.

1861

Colbert Abbeville									
Coldstream	White Kennedy	Jan 2 Feb 2	Mar 15 Apr 1	May 15 Jun 1	Jul 15 Aug 1	Sep 15 Oct 1	Nov 15 Dec 1	Jan 1 Feb 1	Mar 1 Apr 1
Colenta	fastare								
Coleroon	Hall								
Collettis	(str) Francis								
Colgrain	Bairns								
Colibri	Olsen								
Coligny	Rigreau								

Lloyd's List Index

Men letar man efter något efter 1826 får man gå en annan väg. Det är där Lloyd's List Index (LLI) har sin plats. På LL's redaktion fördes således årligen bok över alla identifierade fartyg, vem som förde fartyget ifråga, i vilken spalt av vilket tidningsnummer som det fanns notering om fartyget. Det blev för varje år en handskreven liggare med en rad för varje fartyg, skrivet i bokstavsordning. Dessa liggare är numera förlorade men de kom lyckligtvis att bli mikrofilmade dessförinnan. Här ovan finns en utprintad del av en mikrofilmsruta med fartygsnamn som börjar på bokstaven C, där syns i vänstra kolumnen fartygsnamnen. Andra kolumnen anger namn på den som förde fartyget och i tredje kolumnen syns de noteringar som förekommit under året.

Det fanns förstås många fartyg med samma namn men man kunde således känna igen dem genom kaptenens namn men också många gånger genom att det fanns en hemmahamn angiven, som COLBERT hemmahörande i Abbeville.

Man hittar bland andra COLIBRI, förd av "Olsen". Det året fanns det i LL endast ett fartyg med namnet COLIBRI. Det var en skonert från Mollösund, förd av författarens farsfarsfar, Gustaf Olsson (men således med felstavat namn i LL). Som synes finns det flera anteckningar om fartyget det året. Den som lättast kan läsas, nr tre från vänster, säger att i spalt två (under strecket) av LL av den 13 (över strecket) april (samma månad som i noteringen till

vänster, apl) finns en rapport om fartyget från Plymouth

När man sedan letar upp LL av den 13 april 1861 ser man i spalt två att COLIBRI anlände till Plymouth den 12 april från Venedig och här är kaptenens namn rätt stavat. Det är svårare att se var fartyget befann sig enligt rapporten i LL av den 8 januari. Men den tryckta rapporten i LL ger svaret, hon hade just anlant till Venedig.

	for Messina	[Amsterdam	10
ioed	SALCOMBE sailed	OH
men	12 Ranown, May	West Indies	10
	Prothesa, Steer	Montreal	HA
Vest	PLYMOUTH [12, SW]	arrived	10
5]	11 Pilar, Coles	Corunna	
olds	Uzella, Hunkin	Rotterdam	
	12 Colibri, Olssen	Venice	
Vest	LOOE ...	arrived	
d°	11 Dragen, Aslaksen	Arendal	PI
	CHARLESTOWN sailed	12
5]	11 Pet, Lobb	Seville	

Förkortningarna som anger vilken hamn det rör sig om är inte alltid lätta att förstå men god handledning finns på Internet

(<https://www.rmg.co.uk/discover/researchers/research-guides/research-guide-h4-lloyds-lloyds-list-indexes>).

Mikrofilmerna med LLI är dessutom många gånger inte av bästa kvalitet, dessutom har den som fyllt i uppgifterna inte alltid en handstil som är lätt att

tolka. Med litet tålamod och överseende med alla begränsningar går det emellertid mycket fortare att få fram en bild av ett fartygs rutter under ett år än vad det skulle ta att gå igenom några hundratals sidor av själva LL.

LLI täcker verksamheten från 1838 till 1927. Den finns (ännu?) inte tillgänglig på Internet. Närmsta ställe att kunna ta del av mikrofilmerna är i London på Guildhall Library, vilket närmast motsvarar vad vi kallar stadsarkiv i Sverige. Där finns för övrigt ett stort antal andra maritima samlingar att ta del av

för den intresserade³⁾ Det finns också kopior av LLI på National Maritime Museum i Greenwich och i

- 1) Henrikson, Ingvar. *Briggen GERDA – den gamla och den nya*. Gävle 2009. ISBN 978-91-976922-7-4
- 2) Olsson, S Bertil. *Skonerten BERTA MARIA – ett fartygsöde*. Skärhamn 2018. ISBN 978-91-87360-88-6
- 3) *Guide to the Lloyd's Marine Collection and related marine sources at Guildhall Library*, compiled by D.T. Barriskill, Guildhall Library Research Guide 7 (3rd revised ed. 2006)

Beviset



Bertil Olsson har inte bara berättat om möjligheterna att söka information om fartygs öden från varvet till vraket. I boken *Skonerten Berta Maria* har han också bevisat att det är möjligt.

Han har följt sin farfarsfars skonert från varvet i Liverpool. Nova Scotia, där hon byggdes 1864 med namnet *Minnie K*. Hösten 1870 köptes hon av ett partrederi i Mollösund i på en auktion i befintligt skick efter en brand i Göteborg. Hennes nya namn blev *Berta Maria*, och seglade sedan under svensk flagg tills hon slutade sitt liv som pråmen *Gunnar* i Herräng 1933.

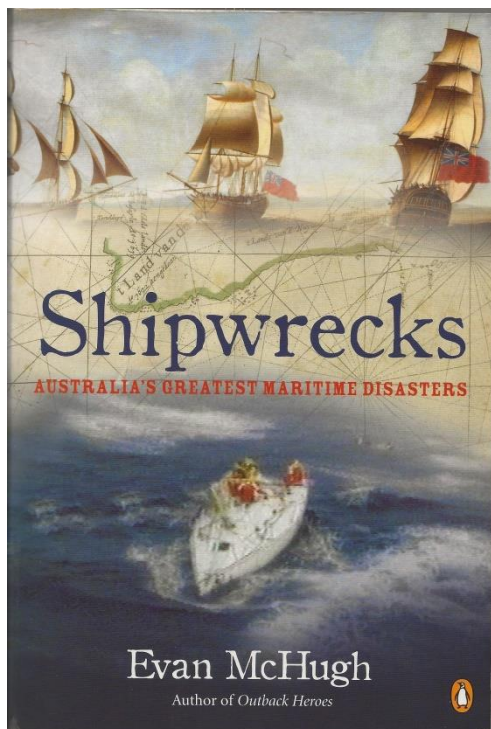
I boken berättar han om fartygets historia med olika ägare under alla år som hon existerade. Han har noggrant redovisar så långt det är möjligt uppgifter om besökta hamnar, resor, laster (däribland en jättkanon till Egypten), ekonomi, befälhavare,

besättningsmän, olyckor och till och med rymningar och bestraffningar.

Boken ger en bra bild över svensk segelsjöfarts villkor under slutet av 1800-talet och är illustrerad med kartor, bilder och tidningsurklipp.

Sven Dagberg

Bistra äventyr



Den australiske journalisten och författaren Evan McHugh har skrivit en intressant och spännande bok om spektakulära skeppsbrott och katastrofer i farvattnen kring Australien från början av 1600-talet till våra dagar

Vi kommer säkert att återkomma i *Skeppsorder* om några av dessa dramatiska händelser.

Sven Dagberg

Runddfråga om distribution av Skeppsorder

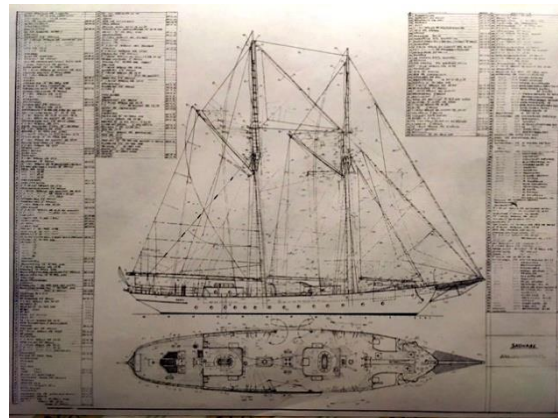
Vid årsmönstringen beslutades att efterhöra Gastarnas önskan om *Skeppsorder*. Distribution av papperstidningen blir allt dyrare och därför vill Befälet veta Gastarnas inställning till att få den digitalt via Internet

Nästan alla *Skeppsorder* från och med nr 1/2007 finns nu att läsa digitalt på Rydbergsgastarnas hemsida. I motsats till papperstidningen finns flertalet bilder i färg. Papperstidningen blir för dyr med färgtryck.

Den Gast som vill fortsätta att få den i tryckt format som nu, anmäler detta till Kocken Claes Planthaber senast den 1. Februari 2019. Adress och telefonnummer finns på sista sidan i *Skeppsorder*.

Ritning på Gladan

Vi har genom Tore Hagströms dotter fått tillgång till en rigg- och däckritning på *Gladan* från tidigt 40-tal. Det är en blåkopia som vi provat att göra kopia av.



Den är mycket detaljerad och tydlig. Varje detalj är numrerad och benämnd i text runt kanterna av bladet.

Kopior kan göras i färg eller svartvitt och i olika storlekssteg. Full storlek är höjd 90 och längd 130 cm. Den kostar ca 120 kr i svartvitt och ca 1100 kr i färg, dvs. blått. Slutliga priset påverkas av hur många kopior som görs samtidigt.

Kocken Claes tar emot beställningar på mail: claes.planthaber@gmail.com.

Nytt i Slabbkistan



Engelsk sjömanskniv av hög kvalitet med märlspik i svart läderslida. Den har texten Rydbergsgastarna präglad i lädret.

Det är samma kniv som vårt elevpremium. Priset är 800 kr.



FLAGGAN I TOPP

November

12 Björn Carlgren	80	O
13 Olof Hermelin	85	O
14 Anders Erik Friberg	85	O

December

18 Owe Staaf	75	O
24 Lars-Olof Johnson	75	S
26 Björn Elfström	80	O

Januari

7 Karl Bertil Karlholm	80	V
9 Göran Granath	75	O
10 Hans Suneson	80	S
10 Måns Suneson	80	S
18 Bengt Sjöberg	80	O
30 Sven-Erling Mattsson	80	O

Februari

13 Kjell Wahlström	80	O
28 Ante Lindgren	80	V

Mars

2 Christer Brandt	65	O
3 Karl Erik Wissenfelt	80	O
5 Magnus Drake af Hagelsrum	65	V
15 Hans Knutson	75	S
27 Gunnar Tholander	65	V
31 Göran Garmer	75	S

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 3:e styrman: joegrath@gmail.com

HEMSIDA, E-POST

Hemsida: www.rydbergsgastarna.se.
E-postadress: info@rydbergsgastarna.se

MÖNSTRINGSAVGIFT

Avgiften för år 2018 är 250 kr

SKEPPSORDERERS REDAKTION

E-post: svendagberg@telia.com
Telefon/sms: 070-346 94 74

Skeppsorders senare årgångar från och med nummer 1/2007 kan man nu även läsa på Rydbergsgastarnas hemsida

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Sjömanskniv Nyhet	800:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
Slipshållare	60:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
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 Styrman.

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	070-444 73 82
	kapten@rydbergsgastarna.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
	joegrath@gmail.com	
Båtsman	Peter Ålund	073-539 32 45
	Peter.alund1@gmail.com	
Kock	Claes Planthaber	070-532 48 20
	claus.planthaber@gmail.com	
Matros	Lars U:son Lundberg	070-540 59 00
	lars.lundberg@usonmarketing.eu	
Lättmatros	Vakant	

Backlagsförmän:

Ostkusten	Pelle Brandt	070-771 22 29
	pelle@pellebrandt.se	
Sydskusten	Vakant	
Vestkusten	Ola Manhed	073-697 36 08
	olamanhed@gmail.com	

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3
	111 48 Stockholm
e-post	info(at)rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Göran Granath
	Malma Ringväg 1, 756 45 Uppsala