



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årgång 75
Nr 1

Redaktion
Sven Dagberg
Sture Nachtweij

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

Februari
2007

KAPTEN HAR ORDET

Vi har ett spännande och rikt seglingsår framför oss. Minst fyra svenska segelfartyg är aktiva på oceanerna – *Falken*, *Gunilla*, *Göteborg III* och *Älva*. Den planerade återkomsten med ostindiefararen till Göteborg beräknas ske någon gång i början av juni. Då har både *Falken* och *Gunilla* återvänt till Öckerö för att påbörja sommarens expeditioner. *Gladan*, som genomgått översyn på Ö-varvet (Öckerö), ombaserar i februari till Karlskrona för riggning.

Den stora händelsen 2007 är Tall Ships' Race med cirka 100 deltagare. Starten går den 9 juli i Århus till Kotka, besök i Stockholm den 27 till 30 juli och start den 31 utanför Sandhamn. Briggen *Tre Kronor af Stockholm* kommer då att vara ett av startfartygen. Kappseglingen avslutas med målgång utanför Szczecin omkring den 4 augusti. Se www.tsr07.se

Gastarna får i maj möjlighet att segla skonerten Gladan under fyra dagar på västkusten.

För Gastarna är Backlagsträffarna viktiga händelser, för det är där vi får uppliva och bevara minnen från skepp och sjöexpeditioner. Uppmuntra Backlagsförmännens ansträngningar genom att delta!

Den 1 maj är det som vanligt Mönstring vid Alberget. Då kommer deltagarna att få njuta av anblicken av en brigg – *Tre Kronor af Stockholm* – under utrustning!

Segelfartygen lever och intresset är stort!

Sten Gattberg

GASTARNA JUBILEUMSSEGLAR 2007

2007 blir ett märkesår - 1947 hissades befälstecknen på skonerterna vid Stockholms Örlogsvärv. Först på *Gladan* den 15 april och sedan på *Falken* den 23 september.

HM skonert *Gladan* seglar i maj på västkusten och inbjuder Gastarna att mönstra på för fyra dagars segling mellan Marstrand och Göteborg.

Preliminärt program:

Måndag 28 maj

Em

Tillresa och inmönstring i Marstrand

Losskastning och segling inom och utomskärs

Torsdag 31 maj

Em

Chefen för Sjöstridsskolan inspekterar Gladans besättning under insegling till Stenpiren i Göteborg

Förtöjning och avmönstring

Kostnad för "helinackordering" samt för gemensamma utlägg, är 1 000 kr.

Intresseanmälan görs på bifogat kort.

Falken kommer efter hemkomsten från vinterexpeditionen, ligga på översyn på Ö-varvet fram till dess hon mönstrar elever för deltagande i Tall Ships' Race. *Gladan* ansluter då och de seglar tillsammans inför kappseglingen och därefter till Nordiskt Kadettmöte i Karlshamn.

Sten Gattberg

OSTKUSTENS BACKLAG

Thomas Osvald

Den 16 november hade Ostkustens backlag kallat till backlagsmiddag med efterföljande föredrag. Göran Liljeström från Sjöfartsverket hade kommit upp från Norrköping för att berätta om hur verket förbereder sig för kommande problem med oljetransporterna i Östersjön. I dag går fyra stora tankfartyg om 100-110.000 DW-ton, s k AFRAMAX varje dag från Primorsk längst in i Finska viken med rysk olja, över Östersjön till hamnar i Europa. Vad händer vintertid om och när Finska viken fryser till ordentligt? Och när antalet fartyg ökar till 6 om dagen? Visserligen tillåts endast isklassade tankfartyg med dubbelskrov men de måste ju kunna forcera isen.

Sjöfartsverket skissar därför på en ny jätteisbrytare. Den skall bli 100 meter bred, 200 meter lång med ett djupgående på 15 meter. Bredden är vald för att ge tankfartygen tillräckligt bred ränna. Det finns nämligen planer på grundgående tankfartyg med en bredd av 65 meter! Därför förses isbrytaren med "utliggare" som ger den breda rännan. Själva skrovet blir 60 meter brett. Effekten blir 60000 hk och isbrytaren förses med 8 propellrar s k thrustrar. Den skall klara att kontinuerligt bryta 4-6 meter tjock is. Kostnaden blir sisådär 250 miljoner US-dollar. Ett högtintressant och spännande projekt!

Projektet är ännu på ett preliminärt stadium. Framtiden får utvisa om isbrytaren kommer att behövas. Det beror kanske främst på hur isvintrarna utvecklas framöver. Och förhoppningen är att ett eventuellt beslut att bygga isbrytaren skall tas av EU. Europa är ju beroende av en kontinuerlig tillförsel av rysk olja. På somrarna planeras den eventuella isbrytaren kunna utnyttjas för forskningsändamål i den Arktiska Oceanen.

SYDKUSTENS BACKLAG

XXXX



T/S GUNILLA

Gunilla seglar nu vidare med sin åttonde elevkull på väg från Gibraltar där man bytte besättning. Destinationen är Cartagena. Befälhavare är Jörgen Hansson och som utbildningsledare har Lennart Martinsson kommit tillbaka till fartyget. Man har nu 44 elever ombord, vilket är en ökning från de 38 som gällt tidigare.

Ett par exempel ur elevernas dagböcker får spegla livet, studierna och stämningen ombord.

Dagbok 23 januari 2007 - Hej alla läsare!

Då var det dags för mig att återigen skriva en blogg till vår välbesökta hemsida. Sist jag gjorde detta befann vi oss mitt i en orkan med enorma vågor och vindar på över 30 m/s. Nu har både vågorna och vindarna lugnat sig och när jag skriver detta ligger Gunilla väl förtöjd inne i Grenadas huvudstad St. Georges, vilket hon har gjort i hela fem dagar nu

Klockan var åtta då babords- och midskeppsvakten lämnade styrbordsvakten kvar ombord. Regnet silade sakta ner och det infann sig ett visst medlidande då vi lämnade styrbordarna kvar ombord tillsammans med en grupp befäl som var mycket sugna på att knacka rost. Då hammarna

började slå mot rosten och ge upphov till ett frenetiskt klingande gick jag iland tillsammans med medlemmarna i min samhällsprojektgrupp.

För Dig som inte känner till så mycket om vårt stora samhällsprojekt tänkte jag nu ägna större delen av min blogg till att berätta lite om det så att Du får dig en liten inblick i hur studerandet här ombord fungerar. Under våra resor här på Den Seglande Gymnasieskolan gör vi de flesta av våra arbeten i projektform, d.v.s. vi är i mindre grupper och undersöker olika saker beroende på vilket ämne de handlar om. I samhällskunskapen finner du vårt största projektarbete som sträcker sig över alla de länder vi besöker. Vi är uppdelade i grupper om 3-4 personer och varje grupp undersöker ett, av den gruppen, specifikt utvalt ämne på temat Makt. Vi i min grupp har valt att undersöka säkerheten i olika länder. Med säkerhet menar vi speciellt ordningsmakten, så som Polis och Militär. Det vi gör är att vi intervjuar folk på gatorna i olika åldersgrupper och får deras olika syn på huruvida t.ex. polisen gör sitt jobb. Vi försöker även att prata med personer inom polisen och hittills under resan har vi besökt två polisstationer och även pratat med ett flertal poliser och polischefer. När vi sedan kommer hem skall vi sammanställa vårt arbete och väga in åsikter från olika delar av samhället i fråga och utifrån det dra slutsatser och förhoppningsvis komma fram till en del intressanta saker och upptäcka skillnader mellan olika länder och kulturer.

Exempel på ämnen som andra projektgrupper har valt är; skola, media, ekonomi, religion, jämställdhet och nyimperialism. Alla grupper har på något sätt knutit sitt ämne till temat Makt, som är ledordet för de arbeten vi utför. Utöver att vi studerar samhällskunskap praktiserar vi även vår engelska och möter nya människor och kulturer. Jag hoppas att Du har förstått vad vårt projektarbete går ut på och jag tror inte att det finns något bättre sätt att lära sig saker än att prata med folk från olika länder och diskutera olika samhällsproblem med dem.

Hoppas att Du som läsare har fått läsa en blogg lite olik de tidigare och att du nu har lite bättre inblick i hur vi studerar.

Tack å´ hej!
Calle Agaard, babords vakt.

Dagbok 27 januari 2007

”Caroline... Vakna nu. Du har vakt om 20 minuter”, sa Alice samtidigt som hon strök bort mitt hår från ansiktet. Det finns inget underbarare att vakna och se en utav sina närmsta vänner stå och le åt en. Denna väckning fick mig på bra humör och gjorde mig peppad inför fyra timmars nattvakt. Vid avlösningen fick vi höra en sång som babordsvakten hade skrivit till oss. Det var till melodin ”Broder Jakob” och de sjöng i olika stämmor. Det var länge sedan vi fick höra babords påhittiga sånger, så styrbord var mycket tacksamma.

Under natten hade vi inte mycket att göra, vinden var perfekt och vi behövde inte röra seglen. Detta kanske låter härligt i vissas öron, men vi var rastlösa och ville ha något att göra. Helt plötsligt fick några för sig att skoja lite med vår förra vaktledare Mattias. De satte sig och gjorde 54 kärleksknopar, en knop för varje person i besättningen. Vid slutet av vakten smög de sig in i Mattias hytt och strödde fnittrande knoparna över hans durk samt koj. Vi visste att Mattias skulle uppskatta vårt bus och vid lunchtid visade det sig att vi hade rätt. Han kom skrattandes och tackade för att vi hade gjort hans dag lite roligare. Från klockan 12-4 var styrbordsvakt igång och jobbade på däck. Vi målade under nagelbänkarna och tjärade riggen. I slutet av vakten var vi helt slut och med tjära och färg överallt trängdes alla nere vid duscharna. Snart var det dags för en engelska lektion. Vår engelsklärare Glenn hade satt en 90 minuters lektion på schemat. Lektionen var en sista genomgång av båten och alla tampar på engelska. Det var en mycket givande lektion och de som tidigare hade varit lite osäkra på var de olika tamparna satt, var nu stensäkra. Nu när det börjar dra ihop sig inför hemresan vet jag att det är många som längtar hem, men jag tror ändå att vi alla kommer att sakna livet här på Gunilla. Vi har blivit som en liten familj. Enligt mig kunde vi inte ha fått en bättre besättning än den vi har haft. De har tagit hand om oss jättebra och de har alla en stor plats i våra hjärtan. Det kommer att kännas konstigt att inte få höra Glenns historier om världen på kvällarna, Mattias konstiga men roliga skämt och kockarnas underbara mat. Man kan bara hoppas att de inte glömmer oss och att de har haft lika roligt som vi har haft under dessa månader.

Caroline Borelius, Styrbordsvakt

FLYING CLIPPER / SUNBEAM

IN MEMORIAM ?

I tidigare nummer av Skeppsorder, 3/2003, 3/2004, 4/2004 och senast 4/2005, har vi rapporterat om vårt vackraste skolskepps öde.

I nr 4/2004 beskrevs hur man avsåg att ordna finansieringen av renoveringen av skeppet genom att anordna en utställning för allmänheten och samtidigt ha en sammandragning av den grekiska finansvärlden med anknytning till havet.

Utställningen är beskriven i Athens News från 4 februari 2005 som återfinnes på internet under adress www.athensnews.gr. Den pågick ombord på slagskeppet *Georg Averoff* i Paleo Faliro januari – juni 2005. En sammanfattning av fartygets historia och öde under grekisk flagg finns på www.hellenicnavy.gr.

I Skeppsorder 4/2005 tändes ett visst hopp angående renoveringsarbetet. Detta började släckas av svaret på ett mail i augusti 2006 från vår kontaktperson commander Pantelis Maniatis.

I ett mail till honom formulerades fem frågor om fartygets status där Maniatis svar förväntades ge en utförlig beskrivning av situationen. De fem frågorna besvarades med knappt 20 ord, dessutom i röd text. Det minst sagt ”snåla” svaret vittnade om samma uppgivenhet som hans föregångare commodore Georgios Stratos visade strax innan han hoppade av renoveringsprojektet. Veteranerna ur Riobesättningen dryftade läget under Tall Ships Race 50-års jubileumssegling och kom fram till att *Flying Clipper/Sunbeam* sannolikt inte skulle komma att återuppstå som skolskepp.

Efter augusti 2006 bröts förbindelsen med Maniatis. Orsaken härtill är ännu så länge okänd. Vi använde oss av alla hans adresser inklusive postadress och började så smått luta åt att även han hoppat av.

Utan möjlighet att komma vidare bad vi befälet i Rydbergsgastarna om hjälp. Skall man gå på spaning i myndighetsvärlden behöver man en organisation i ryggen som stöd. Kapten utfärdade en fullmakt för undertecknad att bedriva forskning om Flying i gastarnas namn. Och så – dörrar öppnades. Vi fick ett nytt kontaktnamn, en lt. commander Nikos Bekiaris. När vi kontaktat honom visade det sig dock att han inte ansvarade för renoveringen utan var chef för varvsdockan där Flying ligger. Han hade dock ”luskat” lite i frågeställningarna vi sände honom och hade följande att meddela:

A. Maniatis är fortfarande ansvarig för arbetet. Orsaken till att kontakten med honom bröts var okänd för Bekiaris (i ett senare mail har vi bett honom forska i saken och väntar fortfarande på svar).

B. Renoveringen har kostnadsberäknats till 7.000.000 euro och driftskostnaderna som skolskepp till 500.000 euro per år. Utställningen och sammandragningen hade i augusti 2006 resulterat i 400.000 euro. Av den anledningen beslöt marinministeriet att avbryta alla arbeten som syftade till fullt återställande och endast fullfölja de nödvändiga insatser som krävs för att göra fartyget till museum.

C. Fn pågår dessa arbeten men planer för vidare slutförande saknas i skrivande stund.

Av detta drar vi följande slutsatser:

- Maniatis är troligen – liksom sin föregångare – besviken över den minst sagt krokiga utvecklingen av planerna för fartyget. Kanske är han liksom vi alla sorgsen över hur det gick och förlorade lusten att kommunicera.

Flying Clippers /Sunbeams öde tycks nu vara beseglats. Därmed är våra drömmar om att åter en gång få se henne under segel över.

Det är nästan outhärdligt när en dröm går i graven. Det är som att förlora en nära och god gammal vän. Att aldrig mer få se hennes master och stänger

klädda i buktande segel, att aldrig mer få se vantens spetsiga vinklar vagga mot himmelen och lyss till suset i dem, att aldrig mer få höra henne frusta under bogen när hon ”takes the bone in her teeth” !

När Riobesättningen hade ett möte på Hanö sommaren 2002 instiftade vi en skål med följande motivering:

1. Vår resa med *Flying Clipper* tilldrog sig i en tidsepok vi aldrig mer kommer att uppleva, en epok vi själva är en del av i så motto att vi är bland de sista som utbildats under segel i den svenska handelsflottan. När vi en gång går, går en hel epok med oss.

2. Vår resa med *Flying Clipper* interfolierades av musik. På Florida Bar i Rio möttes vi av en musikform som året efter vår hemkomst skulle gå som en löpeld över världen: Bossa novan. Till Västindien kom vi just när calypson populariserades. Steelbanden stod som jukeboxar i varje hörn. Vem kan glömma vindens stråkar i riggen på Flying eller när bogen bröt ner så att det lät som trummorna i Edinburgh Tattoo?

3. Vi bär alla med oss *Flying Clipper*, och de minnen hon gett, till livets slut.

Med dessa motiv som grund instiftades skålen sålunda:

För flydda tider
och fjärran musik.
För alltid Flying Clipper!

Skålen har sin egen liturgi: Toastmastern börjar med ”Mina herrar”! och drar de två första raderna, sedan svarar besättningen unisont med den tredje raden.

Slå i, jag ber!

Tom Sjöholm
Flying Clippers Riobesättning

OSTINDIEFARAREN

Hemresan fastslagen

Hemresan för Ostindiefararen *Götheborg* är ekonomiskt säkrad sedan de företag och organisationer som stöder projektet gått in med ytterligare pengar meddelar SOIC enligt ett pressmeddelande. Dessutom har volontärerna för att minska utgifterna fått hitta sponsorer eller egen finansiering för sina resor och sin mat.

Ostindiefararen kommer till Chennai (Madras) i Indien den 31 januari. Resten av hemresan är fastslagen och går efter Indienstoppet vidare till Djibouti för kort bunkerstopp och elevbyte för att styra vidare mot Suezkanalen och ett kort besök i Alexandria i Egypten i regi av Västra Götalandsregionen.

Nästa officiella hamnstopp blir i Nice i Frankrike den 17 april 2007. Efter en vecka seglar skeppet vidare mot London dit hon beräknas anlända 19 maj för ett två veckor långt besök. Sen påbörjas etappen mot hemmahamnen Göteborg där Ostindiefararen stolt seglar in den 9 juni under förhoppningsvis lika stor folkfest som när hon seglade iväg på sin första stora expedition för två år sedan.

FULLRIGGAREN *CISNE BRANCO*

Jubelgasten Erik Svedelius, som seglade med Abraham Rydberg år 1921 har sänt besättningen en hälsning från Sao Paulo med en karta brasilianska frimärken med två skolfartyg. Det ena märket visar fullriggaren *Cisne Branco* (*Vita Svanen*) och det andra det maskindrivna skolfartyget *Brasil*.



Cisne Branco tillhör den brasilianska marinen och byggdes i Holland med kölsträckning i november 1998. Ett år och tre månader senare i februari 2000 var hon färdig för leverans.

Fartyget är en tremastad fullriggare med 2195 m² segelyta. Längden är 76 m, bredden 10,5 m och djupgåendet 4,8 m. Deplacementet är 1038 ton.

Cisne Branco är systerfartyg med holländska *Stad Amsterdam*. Riggen på dessa fartyg är delvis av ett äldre snitt: enkelt (nockgigat!) kryssmärssegel, storskejsel, ledsegel på fock- och stormast, bogspröt med separat klyvarbom; samtidigt som det finns ”moderna” inslag som brassvinchar av Jarvis’ modell. På *Cisne Branco* kan dessa hanteras antingen med handkraft eller hydrauliskt. Dessutom finns vanliga långbrassar av tillräcklig längd så man kan brassa runt medelst halning. Allt gjort för att kunna klara såväl manöver med en liten besättning som att skapa sysselsättning för en stor.



Cisne Branco i full segelskrud

Besättningen består av 82 personer varav 31 elever. Sommaren 2005 besökte hon hamnar i England, Frankrike och Portugal, men tycks inte ha deltagit i några Tall Ships’ Races.

Sven Dagberg och Lars Bergman

GUTTE TAUBE MEDALJERAD

Eldsjälen i Stockholms Sjögård, ”Gutte” Taube har belönats genom att en av de Kungliga Akademierna, Kungl Örlogsmannasällskapet, tilldelat honom sin guldmedalj för hans arbete med Sjögården. Belöningen överlämnades av HM Konungen vid akademins högtidssammankomst i Vasamuseet.

Grattis Gutte!

EN MARITIM PROMENAD

Stockholms Sjögårds hemsida har blivit mer och mer innehållsrik. Området för Stockholms Sjögårds verksamhet omfattar Skeppsholmen, Kastellholmen, Beckholmen, Rosenvik, Nya Djurgårdsvarvet, Galärvarvet, Strandvägskajen och Blasieholmen

Under rubriken ”Sjögårdens område” hittar man en karta och en fullmatad presentation och historik för byggnader och anläggningar på Skeppsholmen och Kastellholmen författad av Sjögårdens sekreterare Bo Ståhle.

Den Sjögårdspromenad som vi tidigare presenterat i *Skeppsorder* har nu blivit uppdaterad och beskriver en 3 timmars promenad genom hela Sjögårdens område Parallellt med guidningen genom dagens Sjögård presenteras idéer och visioner om framtida utveckling av området.

Hemsidans adress är www.sjogard.se. På den hittar man också länken till Rydbergsgastarnas hemsida.

Sven Dagberg

GAMLA LOGGBÖCKER I KLIMATFORSKNINGENS TJÄNST

En artikel i tidskriften *Illustrerad Vetenskap* nr 17/2006 berättar om hur forskare vid National Maritime Museum i England studerat 1674 handskrivna loggböcker från åren 1750 – 1854 för att finna ut hur klimatet var till havs under dessa år. Med data från loggböckerna har man byggt upp CLIWOC – Climatological Database for the World's Oceans. Databasen ger en unik och exakt inblick i hur vädret var innan det påverkades av de industriella utsläppen.

För att bygga upp CLIWOC gick forskarna igenom loggböcker från brittiska, spanska, franska och holländska fartyg på långfärd över de stora haven mellan hemlandet och kolonier bortom haven.

Att föra loggbok blev obligatoriskt på brittiska fartyg från 1731 och några år senare var loggböcker regel på oceangående fartyg. Eftersom det inte från början fanns några enhetliga termer för att ange vindstyrka så hade forskarna en del problem med att reda ut begreppen. Beaufortskalan infördes först år 1838 på brittiska fartyg. En god källa för att jämföra hur olika befälhavare beskrev vindförhållandena var Nelsons flotta år 1705 där man kunde jämföra loggboksanteckningar från tretton fartyg som seglade i samma farvatten. Andra jämförelser visade att befäl från olika nationer uppskattade samma väder på ungefär samma sätt, och mot bakgrund av denna kvalitetskontroll drog forskarna slutsatsen att loggböckernas väderanteckningar kunde användas vetenskapligt.

Trots forskarlagets enorma arbete är de gamla loggböckernas potential som vetenskapliga källor långtifrån uttömd. Forskarna har bara läst igenom cirka tio procent av träfartygens loggböcker i de europeiska arkiven – nio gånger så många väntar fortfarande på att klimatologerna skall avkoda deras värdefulla anteckningar om historiens väder.

Sven Dagberg

M/S AXEL JOHNSON

M/S Axel Johnson skrotades 1963 hos Persöner AB i Ystad. Vid skrotningen återvanns så mycket som möjligt och bland annat teak och trädäcken i

oregonpine blev populära byggnadsmaterial i Ystad med omnejd.

Jan-Åke Jönsson i Sydkustens Backlag och professor vid World Maritime University i Malmö är bördig från Ystadtrakten och hans far var en av dem som köpte sådant trä av god kvalitet från Persöners. En del plankor blev inte använda utan har legat i förråd fram till nu.

”Ett värdigare slut för en sådan plankor, som har seglat jorden runt otaliga gånger, än att av en konstnär bli omskapat till hantverk kan man inte tänka sig”. Så skriver Jan-Åke Jönsson och Jonny Ekdahl på det certifikat som följer med de föremål som Jonny tillverkat av teak från relingen och oregonpine från båtdäcket.



Jonny Ekdahl och Jan-Åke Jönsson visar resultat!

Jonny Ekdahl har tillverkat ca 300 föremål av detta virke, som skänkts till sjömanskyrkor i Sverige och utlandet, till World Maritime University och andra organisationer med maritim anknytning samt till några av dem som varit mönstrade ombord på *M/S Axel Johnson*.



VASA I

The Archeology of a Swedish Warship of 1628

Vasamuseet har med stöd från Konung Gustav VI Adolfs fond för svensk kultur givit ut en bok som behandlar bärgningen av *Vasa* ur arkeologisk synvinkel. Huvudförfattare är professor Carl Olof Cederlund, som 1961 deltog som ung arkeolog i utgrävningen av fartygets inre. Han kom sedan att fortsätta att arbeta med *Vasa* och som museiintendent på Sjöhistoriska Museet med marin- arkeologiska undersökningar. Han undervisade i marinarkeologi vid Stockholms Universitet och utvecklade en universitetskurs i marinarkeologi vid Södertörns Högskola, där han är professor sedan 1999.

Redaktör är marinarkeologen Dr. Fred Hocker, som leder forskningen kring *Vasa* vid Statens Maritima Muséer.

Boken, som är skriven på engelska, innehåller en kronologisk presentation och analys av hur *Vasa* hamnade på Strömmens botten, vad som hände under de 333 åren hon låg där, hur hon återfanns på 50-talet, bärgades och grävdes ut. Även om det är fråga om en vetenskaplig publikation, så är den skriven på ett sätt som är helt njutbart även för en intresserad lekman. Inte minst intressant är avsnitten om hur man under 1600-talet förgäves försökte bärga *Vasa*. Boken är rikt illustrerad med foton, ritningar och skisser.

Frågan om *Vasas* stabilitet är ju hett diskuterad och behandlas naturligtvis grundligt i boken. Dock har man ännu inte kunnat göra riktiga stabilitetsberäkningar. Det försök till sådana beräkningar som genomfördes på KTH av Curt Borgenstam och hans elever (presenterad i *Skeppsorder nr 3/1981*) har tyvärr visat sig vara behäftade med fel. En jämförelse mellan data för *Vasa* och andra liknande örlogsfartyg tyder inte på att *Vasa* skulle vara i grunden felaktigt konstruerad. Hon kanske alltid skulle ha varit ett vekt fartyg, men man skulle säkert ha kunnat finna en kompromiss vad gäller beväpning, ballast och stuvning för att få henne att fungera tillfredsställande. Att det gick som det gick berodde nog på att befälhavarna hemma i Sverige kände sig pressade av kungen att få fartyget ut i tjänst så snabbt som möjligt. Man visste att stabiliteten var dålig, men ingen vågade ta beslut om att fördröja avfärden utan tog en chans att segla ut till Älvsånabben för slutlig utrustning.

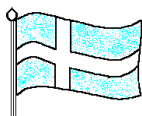
Myten att kung Gustav II Adolf skulle ha begärt ändringar i konstruktionen som skulle påverka stabiliteten efter det att bygget påbörjats finns det inga belägg för. All diskussion mellan kungen och skeppsbyggaren om fartygets dimensioner skedde innan bygget startade.

Frågan om stabiliteten kommer att vidare behandlas i den planerade boken *Vasa II* som handlar om fartygets riggning och segling. Den boken beräknas komma senare i år. En som arbetat med den boken är Olof Pipping, som med hjälp av modeller försökt rekonstruera riggen och studerat hur *Vasa* kunde seglas. Det arbetet har speglats tidigare i *Skeppsorder nr 4/2004* "På kryss med *Vasa*" och nr 4/2006 "Väware necesse est".

Sven Dagberg

ETT JUBILEUM TILL!

Som Du kanske noterat så påbörjas med detta nummer den 75:e årgången av *Skeppsorder*.



FLAGGAN I TOPP

Mars

8 Björn A. Andersson	75	O
10 Kjell Olof Smitterberg	70	O
24 Erik Lätt	75	O
27 Ole Christiansen	65	V

April

11 Per jansson	50	O
13 Lars Forsberg	70	V
22 Vilhelm Ljungris	85	O
24 Göran Ohlsson	60	V

Maj

4 Harald Abramson	65	O
5 Åke Gustavsson	85	O
13 Madeleine Arnell	60	V
19 Anders Lambert	65	O
25 Lars U:son Lundberg	65	O
29 Rolf Andersson	85	S
31 Guy Rosvall	70	S

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

Glöm inte bort att meddela adressändring när Du flyttar. Besättningens postadress finner Du här intill.

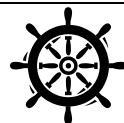
Bilaga:

Formulär "Intresseanmälan för segling"

Tryckt hos Haninge Kommuntryck

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08 - 20 33 28
1:e Styrman	Åke Kindstedt	08 - 647 16 41 0175 - 103 24
2:e Styrman (Skrivare)	Sven Dagberg	08 - 591 127 74
Kock	Anders Lambert	08 - 717 17 17
Matros	Åke Bexelius	08 - 758 31 19
Lättmatros (2:e skrivare)	Sture Nachtweij	0480-41 19 36
Tf redogörare	Gunilla Lord	08 - 645 53 03
Backlagsförmän:		
Ostkusten	Thomas Osvald	08-642 99 81
Sydkusten	Per Renlund	040 - 47 19 65
Vestkusten	Ola Manhed	031- 93 28 62
Besättningens adresser		
Allmän postadress	Skebokvarnsvägen 245 ^{9tr} 124 53 Bandhagen	
e-post	rydbergsgastarna@telia.com	
Ekonomi, fakturor	c/o Gunilla Lord Lustigkullavägen 7 ^{7tr} 117 66 Stockholm	
Hemsida	www.sjogard.se/rydbergsgastarna	
Sekretariat och <i>Skeppsorder</i> :	c/o Sven Dagberg, Ölsta Backe 8 195 92 Märsta Tel/fax: 08 - 591 127 74	
e-post:	rydbergsgastarna@telia.com	



Aktuella priser i slabbkistan

Gös 25x45 cm	125:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschettknappar	125:-
Rydbergsslipsen	125:-
Slipshållare	60:-
Rydbergskeps	50:-
Pappersservetter, 20 st	50:-
Vykort, bunt om 10 st	20:-
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-

Vykorten är dubbla med en fin marinmålning av fyrmastbarken under segel och med Besättningens emblem på baksidan. Mittuppslagets två sidor ger gott om plats för att skriva hälsningar, gratulationer eller vad Du vill.

Sveriges finaste korrespondenskort!

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.

Beställning från kansliet sker bäst 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