



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 80	Redaktion	Ansvarig utgivare	April
Nr 2	Lars Bergman	Sten Gattberg	2012

ÅRSMÖNSTRING 1:A MAJ FÖR BESÄTTNINGEN RYDBERGSGASTARNA

Samtliga Gastar med gäster kallas härmed till traditionell årsmönstring *tisdagen den 1:a maj 2012 kl 1200* på Rydbergsgastarnas traditionella mönstringsplats på Alberget, Djurgårdsvägen 136, på Djurgården i Stockholm.

Efter mönstringen förflyttar vi oss till Stöttboden på Beckholmen för lunch. Före lunchen håller Gastarna sitt formella årsmöte medan gästerna samlas med en sherry. Efter lunchen är vi inbjudna till kaffe ombord i HMS *Falken* vid Östra Brobänken på Skeppsholmen.

Priset för lunchen är 250 kr/person.

För deltagande i själva mönstringen på Alberget krävs ingen anmälan i förväg.

Den som vill vara med på lunchen måste

- göra en bindande anmälan senast fredagen den 20 april till Lars-Göran Nyström 08-37 76 20 alt 070-340 4090 eller per e-post nypan@lycos.com; ange också om kaffe ombord *Falken* önskas
- och samtidigt betala in avgiften 250 kr/person till Besättningens plusgirokonto 5 50 66-5. Glöm inte att skriva ändamål och eget och ev. gästs namn på talongen!

Sten Gattberg

NYA JUBELGASTAR

Vid årets mönstring befordras följande Gastar som seglade år 1962 till Jubelgastar.

Lars Brundin	<i>Albatross</i>	V
Erik Holmgren	<i>Falken</i>	O
Sten-Erik Håkansson	<i>Lys</i>	O
Björn Skeppström	<i>Lys</i>	O
Lars Ivan Zimmerman	<i>Falken</i>	V

Finns Gast som seglat före 1962 och inte fått sitt Jubelgastmärke må han anmäla sig vid mönstringen.

KAPTEN HAR ORDET

Mönstringsdags! Den 1 maj samlas Gastarna för den 83:e gången på Alberget för traditionell ceremoni med efterföljande lunch. HMS *Falken* har inviterat närvarande Gastar med gäster till efterföljande kaffe ombord i *Falken* vid östra Brobänken. Anmälan görs samtidigt med anmälan till lunch. *Falken* seglar från Karlskrona den 24 och förtöjer 27 april.

Besättningen Rydbergsgastarna är ständigt på spaning efter nya – och gärna yngre Gastar. Matilda Dagberg är en av dessa och hon berättade om livet både i förra numret av Skeppsorder och på senaste Backlaget i Ost. Verkligen uppfriskande – gärna mer av liknande!

Vi som varit med ett tag kan ta till oss såväl av gemensamma minnen som av ett, förhållandevis rikt, urval av filmer från flera seglande, svenska skolskepp. Som till exempel 1952 då spelfilmen ”Under svällande segel” gick upp på biograferna. Så här skrev en recensent: ”Som bildverk är *Under svällande segel* oerhört imponerande. Jute kan skapa vackra bilder av både vardagliga och exotiska ting, han visar oss världen sedd genom den främmandes ögon: en repslinga, en riggdetalj, en människokontur - allt får liv, friskhet, verklighet”. Alexander Jute regisserade och handlingen utspelas ombord i *Sunbeam* 1950-51.

1962 var Marinens Filmdetalj ombord i *Glada* ”Gymnasister till rors”. Det gav tydligen mersmak för 1963 var man åter ombord och filmade ”Första Seglatsen”. 1976 spelades ”Alle man gå till segels” in och finns att köpa som DVD i Slabbkistan. ”Dom säger att det betyder otur med tjejer ombord” skildrar den första kvinnliga elevbesättningen 1982.

Falkens segling i Tall Ships’ Race 1992 ”Grand Columbus Regatta” visar ungdomar som, med bidrag från Rydbergiska Stiftelsen, är det årets elever över Atlanten.

Väl mött till traditionell mönstring på Alberget den 1 maj kl 1200.

Sten Gattberg

OSTKUSTENS BACKLAG

Höstens första träff skulle innehålla en film om *The Ghost of Cape Horn*. Efter mycket slagsmål med projektorn så fick vi se filmen som blev uppskattad.

Vi höstens sista backlag skulle vi se en film av Captain Irving Johnson om trakterna kring Cape Horn. Kjell Smitterberg inledde kvällen med att berätta om Captain Johnson som varit gäst på hans fartyg. Sedan vann tekniken över människan och det blev en allmän förbrödring runt kaffebordet.

Nåväl nu var det dags för vårens första backlag och jag hade förberett mig med en egen dator och se nu vann människan över tekniken och vi fick se en mycket intressant film av Captain Irving Johnson om segling med fyrmastbarken *Peking*.

Stormen Gudrun släng dig i väggen.

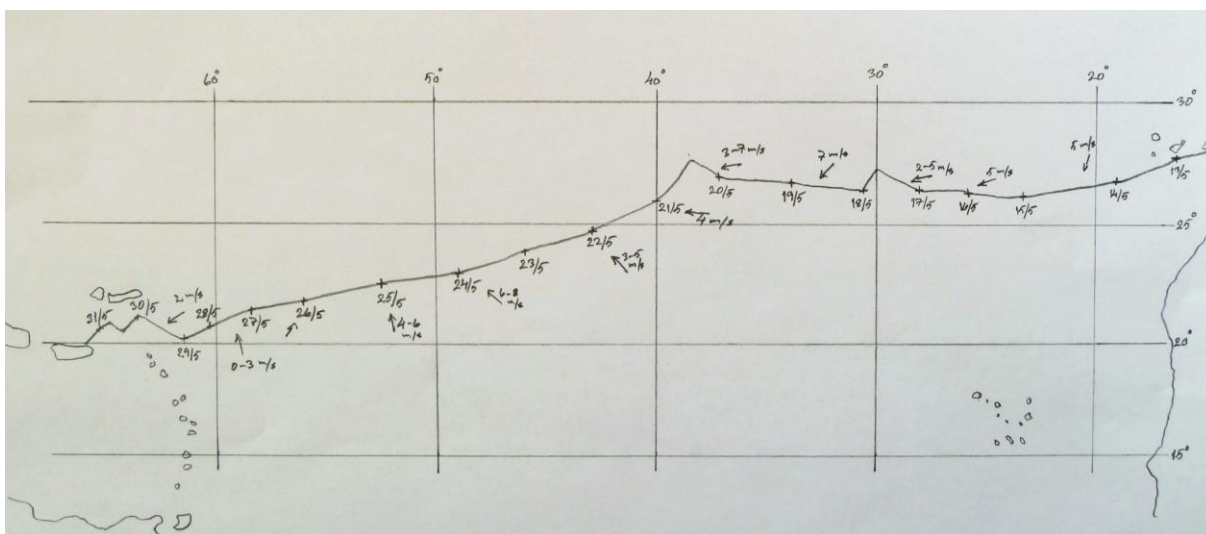
Pelle, Backlagsförman Ost

KALENDARIUM

Årsmönstring	1 maj
Beckbyxans dag	15 juli
Manusstopp nästa Skeppsorder	31 augusti

Tall Ships Races:	
Saint Malo	5-8 juli
Lissabon	19-22 juli
La Coruña	10-13 augusti
Dublin	23-26 augusti

Ålands Sjöfartsmuseum i Mariehamn öppnar på nytt den 26 april efter flera års renovering. Förutom dubbelt utrymme för utställningar kommer det nu att finnas auditorium, bibliotek, läsplatser, forskar-rum, modellverkstad och ett alldeles eget rum för barnen.



GRAN REGATA COLON 92 QUINTO CENTENARIO

Andra delen, av Ragnar Westblad



Kappseglingen fortsätter

Ett dygn tog det oss att segla till startområdet vid Gomera, en av de västligaste öarna, från vilken Columbus utgick.

Jag kan inte låta bli att nämna en signal vi sände till CMKS innan avfärden från Las Palmas. Det var MtjC, Bo Peders, förslag p.g.a. alla jordfel vi drabbades av. "En full spindel hade gjort ett bättre jobb än KkrV". Först sade jag tvärnej till förslaget, men insåg snart riktigheten i hans bedömning.

Under det dygnet analyserade vi vädersituationen och finslipade taktiken som vi i stort lagt upp under uppehållet i Las Palmas. Två allmänna regler hade bibringats oss. En från David Norman, skeppare på T/S *Astrid*: "The big mistake is to sail directly to the West Indies". Det andra rådet fick vi av John Hamilton: "When leaving Canaries – head south until the butter melts – then turn right".

Med högtryck vid Azorerna är rätt taktik att gå ned mot Kap Verdeöarna och sedan hålla sig mellan 15°

och 22° latitud på överseglingen. Nu låg högtrycket på ca 42° N, på den amerikanska sidan av Atlanten, och skulle så förbli de närmaste tre dygnen. Passadvindsbältet var därför mycket bredare än normalt. Mellan 700 och 800 M är ett minimiavstånd till högtryck för att inte hamna i stiltje. $K=254^\circ$, "run-track", är den på kortet rakaste vägen till mål. NO vind skulle ge slörkurser $\pm 35^\circ$ à 40° . I ren plattläns skulle vi tappa för mycket fart. Valet mellan huvudkurs 270° eller 180° var med rådande prognos inte så svårt.

Klassindelningen är ännu ej klar!

Starten och de första dygnen



En lika magnifik startbild som i Cadiz men vattnet var djupare blått och förstärkte kontrasten mot de vita dukarna.

I sista stund överlämnade vi en postsäck till *Jens Krogh* och i det "virrvarret" kom vi i lä av *Amerigo Vespucci* och det tog nästan en timme innan vi var ur det greppet.

Den nordliga startvinden vred oväntat till väst och hela startfältet drog SSV. På kvällen NV-NNV och vi loggar 9,5-10 knop. Denna fördelaktiga men senare något svagare vind höll ett dygn innan NO:en kom.

Nu började de olika vägvälarna att utkristalliseras. Huvudklungan seglade ner på SV-kurs, några mer ner mot SSV. Whitbreadbåtarna, *Kruzenshtern*, ORP *Iskra*, *Kaliakra*, *Falken* och ca tio skonare valde kortaste vägen. Högtrycket ligger kvar och drar sig t.o.m. NV-vart upp mot N 44°. Tänk om ett lågtryck kunde klämma sig in. Det vore guld!

Vinden är nu på tredje dygnet mer ONO och vi är snart norr om "run track", K 275° fart 6-9 knop. Dygnsdistanserna har hittills varit 150-180 M och vi går bättre än de flesta, men det måste vi eftersom vi har det näst sämsta handikappet i A+B-klassen. På *Kaliakra* har vi en halvtimme per dygn och hon är i närområdet. *Christian Radich* och *Marité* går också bra. Whitbreadbåtarna 240 M för om oss!

Från och med nu siktar vi ingen seglare förrän vi kommer till ankars i San Juans hamnbassäng. De svåraste konkurrenterna följs dagligen upp på en överseglare.

17-20 maj

Dygnsrytmen har satt sig, ingen sjösjuka och utbildningen är i full gång igen. Vi siktar "portugisiska örlogsmän" (jättemaneter), flygfiskar m.m. Till Gunns ära firar vi 17 maj med ett glas champagne före middagen. Högtrycket cirklar fortfarande norr om N 40° och passaden vrider ner mot ost så under knappt ett halvt dygn gör vi ett taktiskt slag åt SSV.

Äntligen får vi den första placeringen: 11:a i klass A+B+D (!), totalt 20:e plats. *Christian Radich* leder men hon liksom *Marité* närmar sig vår latitud för här finns tydligen de bästa vindarna i detta breda passadvindsbälte. Från N 18° rapporteras svaga vindar. *Jens Krogh* på N 22° har NO 13-18 knop. Det har vi också men ganska intermittert även 18-23 knop.

NO-vinden återkommer och vi pressas mer och mer upp norr om "run track" med kurs mot Bermuda! Var är den stabila O-vinden som skall finnas efter W 30°? Vid W 38° kom den och äntligen kunde vi dra oss SW ner mot konkurrenterna. Vi hade nämligen det nordligaste läget av alla deltagare. Vid det taktiska sydbenet, W 30°, tappade vi självklart distans mot mål men våra övriga dygnsdistanser på 175-190 M gick inte av för hackor.

21-24 maj

Den 21 hade vi kommit halvvägs vilket kändes som en milstolpe. Behagliga 25° i vatten och i luften även om solen var sparsam. Elevernas utbildning varvades med lite överkurs: ta solhöjd, splitsa wire och göra spansk matta. Ledargestalter utkristalliserades mer och mer. Förvånande nog mest bland tjejerna och då de som såg "spädast" ut. Särskilt en som aldrig hemma fått bestämma någonting.

Gunns föredrag fortsatte om Columbus start från Gomera och hans första 2 veckor. Vi passerade små tångbälten med små skaldjur – precis som Colum-

bus fartyg hade gjort, fast vi tog inte tillvara på maten.



Nu låg vi på 20:e plats totalt och 11:a i klass A+B, för få B-klassare för att uppdelning skulle ske. Ny ledare *Jens Krogh* 1:a totalt och i klass C. *Christian Radich* 3:a totalt och 1:a i klass A. *Marité* 7:a totalt och 5:a i klass D. *Nordkap* 48:a totalt och 8:a i klass D. Hela fältet nu mellan N 20° och N 25°; eller "M20" som en engelsk yacht kallade sin "motorväg".

En liten gren av ett litet högtryck klämde sig ner akter om oss, för om våra konkurrenter, på vår latitud. Därigenom fick vi och *Kaliakra* en SO vind och kunde dra ifrån. SO-passaden var inte väntad före W 48°-50°. Tackar som bjuder! Dygnsdistanser på 150-185 M.

Jag hade just inlett ett föredrag om San Juan när det avbröts av löparnisse, Sverker, och stor oro spreds bland elever och vpl. Gällde också vissa befäl som inte tidigare passerat "linjen". I nattens mörker fick en loggast en kräfta i handen när hon trevade efter pennan i navkappen. Illvrål!



Ett traditionellt linjedop genomfördes under stor munterhet – inte minst från elevernas sida. Även en bassäng hade monterats SB akter på huvuddäck. Efter "återhämtning" blev det allmän förbrödning med kräftskiva runt storluckan. Just under dessa timmar minns jag stod loggen stadigt på 9,5 knop och med kurs mot mål! Under natten var vi uppe i

11 knop. Neptun var stolt över *Falken* och dess besättning – helt klart!

25-31 maj

De första två dygnen gick på räls och vi gjorde de bästa dygnsdistanserna av alla, 202 respektive 197 M. Vi åkte upp några placeringar men inte så många som vi hade hoppats på.

Jordfel i hela radiohytten gjorde att varken Inmarsat C eller KV fungerade och på räckviddsgränsen för VHF fick vi iväg våra positioner via *Christian Radich*. Ny ledare plötsligt *Mir*.

Orkansäsongen i Västindien hade nu sedan en månad inletts. De sista 500 M myntade Peilot uttrycket ”stavhoppsprincipen”. Det innebar att alla talrika åsk- och regnskurar med vind i hoppade helt enkelt över oss. *Christian Radich* för om oss fick dem (17 m/s), *Kaliakra* akter om oss fick dem (15 m/s) – men inte vi.

Nu ramlade högtrycket ner och drabbade hela fältet, utom Whitbreadbåtarna som redan gått i mål. Fältet var i longitud utspritt från W 62° till W 45°, i latitud N 21° till N 18°. Helt stiltje var det väl aldrig riktigt utan det gick så sakteliga 1-4 knop med växlande vindar. Alla gamla tricks som att ”vissla på Kajsa”, smeka masten m.m. hjälpte inte. Tills l.skepparen, Tommy, kom på att vi hade glömt att kasta ett mynt över stortoppen, och så det hjälpte.

Vi fick äntligen tillbaka vinden. Loggade 4-7 knop i slörkruss. Permanent blixtsken över öarna – vilket skådespel. En kraftig regnby fick vi över oss men tyvärr ingen kraft i vinden. Nu var det inte så långt kvar! Trots få vändningstillfällen tog det bara en kvart att vända med 2 kvarter mitt i natten.

31 maj klockan 18.08 lokal tid passerade vi mållinjen efter 18 dygn och 4 timmar från Gomera. Bandistans 2774 M, seglat 2973 M vilket gav en medelfart av 6,75 knop över grund.

Enligt lotsen hade bara ett fåtal A-klassare anlänt och vi var det första av de stora som seglade in till ankarplatsen. Väl till ankars blev det alle mans champagne. Vi hurrade för *Falken* och vi tyckte att vi gjort en bra segling – om än med viss risktagning. Jag nämnde att ett av de deltagande fartygen hette *Old Dream* och det var nog för oss alla en gammal dröm som äntligen gått i uppfyllelse.

Christian Radich, som passerade mållinjen 7 timmar före oss, blev såväl klassegrare i A+B som totalsegrare. *Falken* kom på 11:e plats i A+B och ca 20:e plats totalt.

St Barth

Efter ett par dagar i San Juan för reparation och shopping motorseglade vi mot Saint Barthélemy för firande av Sveriges nationaldag, vilket där aldrig tidigare skett i närvaro av ett örlogsfartyg. Efter

knappt ett dygn, i en kraftig regnby, gick waterstagens schackel av i stäven, så vi tvingades in i lä för byte. Samtidigt fick besättningen ett efterlängtat bad i en sagolikt vacker vik. Vi var som kalvar på grön-bete.

Tidigt på förmiddagen den 6 juni akterförtöjde *Marité*, *Nordkap* och *Falken* i Gustavias hamn. Med tvärskurorna och tretungade flaggor i täten ”marscherade” vi, via en beach, till svenska kyrkogården. Där väntade borgmästaren Daniel Blanchard, Nordstjärneriddaren Marcus Stakelborogh, ordföranden i svensk-franska vänskapsföreningen Jean Magras samt 20-25 gustavianer. Tal, kransnedläggning, tyst minut, ”Härlig är jorden” och ceremonin avslutades med vår nationalsång.



Efter den stämmingsfulla ceremonin splittrades besättningarna till en mängd olika beacher, Marcus tog fartygsledningarna till en hotellbeach där vi i skuggan kunde svalka oss med ett antal kalla öl. Detta är, måste vara, paradiset centrum!

Vid vår lunch ombord på halvdäck fick jag tillfälle att överlämna gåvor från Piteå stad – vänort till St Barthélemy. Per Tingbrandt, eldsjäl i Piteå segelsällskap, har skrivit några avhandlingar om Sverigeepoken, vilka nu överlämnades till det Sverigemuseum som snart skall byggas på ön.

Telegram till HKH, där vi berättade om nationaldagsfirandet. Vänligt svar fick vi ett par dagar senare och detta framfördes till borgmästaren. På kvällen hade staden ordnat beach-disco för våra ungdomar och våra besättningar. Musiken på högsta, barfotadans, öl, rom och cola – m.a.o. det var fest!

Med vemod lämnade vi ön sent på eftermiddagen nästa dag. Det skulle ta flera sidor att för Er beskriva hur underbart vackert St Barthélemy är – men det skulle aldrig kunna bli en rättvis bild. Ni som ännu inte upplevt paradiset – res dit och njut!

Den 8:e på förmiddagen anlände vi till US Virgin Island, ca 60 M ost om San Juan, där vi latade oss med bad och snorkling. På kvällen en mycket lyckad skeppsafton där eleverna klätt ut sig till infödingar och vi befäl och vpl symboliserade inkräkarna från Spanien.

San Juan 10-13 juni

Hamnområdet ligger intill den äldsta delen av staden, längst ut på udden. Förberedelserna för vårt besök var både omfattande och dyrt. Hamnen var under en vecka helt stängd för alla lyxkryssare, som är den huvudsakliga hamn- och turistinkomsten. Inrikesflygplatsen, 7 km från hamnen, blev parkeringsplats (1,5 milj bilar finns på ön). Flygplatsen är framför allt en knutpunkt för alla varutransporter till Västindiens öar. Alla öns tre miljoner invånare skulle naturligtvis besöka ”Tall Ships”. Då förstår ni att det gick fortare att gå de 7 km än att åka bil med poliseskort.

Kajerna var avstängds för allmänheten fram till kl 10 förmiddag för att varutransporter m.m. skulle kunna komma fram. Sedan var det kört! En kvinna födde ett barn i folkträngseln enär ambulansen ej kunde komma fram. Ni som tycker det varit ”knökat” i nordeuropeiska hamnar vi besökt – släng Er i väggen!

Den 11 juni kom reservplattorna till spisen. En jätteeloge till kockarna som sedan den 28 maj (3 dagar före målgång) fixat mat till besättningen på en platta med halv effekt samt en ugn!

Vi genomförde expeditionens första sponsormottagning – för Volvo. Mycket lyckat och hela *Falkens* däck utnyttjades. Volvo ställde också ett par bilar till nyckelbesättningens förfogande. Vpl och de flesta befäl fick sin första välförtjänta hellediga dag sedan vi lämnade Karlskrona.

Det blev också ett ömt och vemodigt avsked av eleverna. Många bokade om sina flygbiljetter för att kunna stanna och se gla privat en vecka bland öarna.

San Juan – Nassau

Efter paradseglingen satte vi kurs mot San Salvador, som ligger ca 150 M SO om Nassau. Det var just på den ön som Columbus landsteg. Vi hade tänkt göra en enkel ceremoni där men trots den fina farten på 10-11 knop första dygnet så avtog vinden successivt och p.g.a. tidsbrist inställdes därför besöket.

De nya eleverna kom snart in i tjänsten men oj vilka ”blekansikten” vi hade fått ombord. Fartygläkaren, Per Bartholdsson, brände tyvärr sönder sina fötter så att han under en vecka fick svårt att gå.

Den 16 juni fyllde 3.O, Sverker Lindholm 30 år och han väcktes kl 04.00 med champagne och tårta.

På midsommarafton, knappt ett dygn från Nassau, angjorde vi Harbour Island varvid vår ambassadör i Canada, Håkan Berggren, tillika ackrediterad på Bahamas embarkerade, tillsammans med konsul Wiberg och kommandör Ulf Edman. Ulf var både attaché och flaggkapten och genomförde m.h.t. det senare en CKF-inspektion. Vi blev lotsade in i hamnen av Mr Knowles, olympisk guldmedaljör i Starbåt 1964.

Till Nassau hade ett tiotal segelfartyg sökt sig, bl.a. *Urania*, *Eagle* och *Zénobe Gramme*. Det blev ett avslappat och skönt besök. Visiter hos guvernören, som bodde i ett typiskt brittiskt kolonialpalats. Lunch ombord och mottagning. Sedvanligt program för skonertdivisionen men nu kändes det som en befriande lättnad jämfört med de hamnprogram som dukats upp tidigare under denna regatta.

Svenska kolonin bjöd hela besättningen på ”garden party” med bad hos familjen Carrolls på Paradise Island – tvärs över hambassängen. För de nya eleverna, som inte upplevt St Barthélemy, var detta paradiset. Inte som St Barth – men ganska nära.

Jolly Roger återtog av *Urania*. Tillvägagångssättet i båda fallen hade väl inte varit helt just, varför fred slöts.

Nassau – Sandy Hook 24-29 juni

Första dygnet lite motvind och motström innan vi kom ut i Florida Strait. I det 29-gradiga vattnet sköt vi i en SV styv bris ordentlig fart. Med 4 knops medström loggade vi som max 15,7 knop över grund. Med fina dygnsdistanser 200-250 M gick det undan. Kraftiga regnskyar med liten kulingstyrka som höll farten uppe. Sikten en kabellängd och i radarn, trots alla trimningskonster, var ”allt vitt” under dessa relativt korta skyfall.



En lustig episod inträffade just som vi kommit ut i Florida Strait. Mitt på det ödliga havet dyker det upp västerifrån en halvruddad motorbåt med en 20-hästars aktersnurra. ”Vet ni var ni är?” ropade föraren i brist på såväl kunskap om sin egen position samt avsaknad av VHF. ”Åt vilket håll ligger Bahamas?” Vi pekade åt OSO, kanske något nonchalant. ”Peka noga, jag har ingen kompass! Dessutom räcker bränslet bara knappt 2 timmar.” Om han följde våra anvisningar $\pm 10^\circ$ skulle han, med lite tur nå närmaste strand/rev inom 1,5 timme. För långt nordvärt och han skulle missa ögruppen helt och för långt sydvart skulle han hamna i sundet vi just lämnat och trafiken var där inte speciellt tät.

Temperaturen höll sig stadigt dygnet runt på $27-28^\circ$ såväl i luften som i vattnet. När det sjönk till 24° efter kl 20, ett par dagar före Sandy Hook, tog VO på sig sin Wolly Polly – man hade ju blivit bortskämd. Sista natten, när vi hade lämnat Golfström-

men sjönk det ytterligare till 20° och jag såg en skinnkavaj tagas på!

Under denna vecka hade vi sällskap med 3-mastskonaren *Adventure* från Nya Zeeland. Detta skulle bli en svår konkurrent på hemresan, även om han tävlade i D-klassen.

Väl till ankars, under 4 dagar, kunde besättningen äntligen genomföra resans första ordentliga skrovunderhåll. Delvis skedde detta vaktvis för att kunna bedriva både båtjänst och hinna med sightseeing i New York. Två dagar i NY var avsedda för sponsorsegling, m.h.t. detta lades sightseeingarna redan nu.

Att NY skulle bli en problemstad förstod vi redan i San Juan när vi fick "Captain's handbook". Vår anvisade förtöjningsplats skulle inte kunna medge gästseglingar, vilket vi anmält redan under rustningen. Särskilt Sverker och Per Bartholdsson lad ned mycket energi på att få i ordning dessa studiebesök till NY. Att amerikanska kustradiostationerna inte accepterade vår "country-code" för samtal underlättade inte vår situation.

Första dagen till ankars blev vi anropade av en äldre man i kajak på klingande svenska. Fram med kaffe och bullar. Han hette Carl Ericson född av svenska föräldrar i USA, numera pensionerad från Coast Guard. Carl pratade och sjöng på perfekt svenska. Något besviken över att vi inte hade ett dragspel ombord så att han kunde spela till. Vilken härlig människa!

Seglingen till Boston tog tre dygn. Sol, dimma och regn. Påminner lite om svensk sommar. Fast den mängd hajar vi såg utanför Cape Cod, den sydöstra udden mellan NY och Boston, stämde inte med våra förhållanden.

Carl Ericson berättade att på Cape Cod har man för ett fåtal år sedan konstaterat vikingafynd. Dessa bestod av rester från vikingabåtarnas vinteruppläggningsplatser. Ytterligare ett bevis för att "vi" var före Columbus.

Seglingsparaden var en folkfest och av programmet framgick att det här kommer att bli något helt annat än NY.

Boston

Det första intrycket visade sig vara helt riktigt. Staden tog emot oss med öppna famnen. En stor docka, avsedd som förtöjningsplats, blev i sista stund ianspråktagen för reparation av ett större örlogsfartyg. Därmed splittrades förtöjningsområdet tyvärr något. Boston blev ändå av många utsedd till den bästa hamnen.

Det finns en gata som i några kvarter bara består av restauranger, disco m.m. Nu var den kompletterad med utomhusscener för popkonserter. Denna gata spärrades helt av för allmänheten – tillträde endast

för "sailors" och stadens döttrar. Mat och dryck var helt fritt. Där var det verkligen drag.

Prins Philip besökte *Søren Larsen*, brittisk skonare, vars utsida vi var förtöjda vid. Chieften hade utbildning med den nya fartygsläkaren, tillika 3.O, Inge-Mar Narheim, hur att starta brandpumpen. Den förliga brandposten var tyvärr dock inte stängd utan vattenstrålen missade Prins Philip med en meter när han inspekterade i byssan!

Materielhaverifrekvensen hade glädjande börjat minska. I Boston var det "bara" gränsvågen som byttes (11 timmar) och UNIMAT vattenpejlinstrumentet som lagades för 8:e gången.

Enligt plan debarkerade Karl-Henrik Peilot och Sverker tog över hans jobb som sekond och IntO. Karl-Henrik hade under resan blivit morfar två gånger, inte helt komplikationsfritt, så han såg naturligtvis fram emot att få träffa sina barn och barnbarn.

Fortsättning följer ...

TOM SJÖHOLMS FRÅGA – OCH SYNPKUNTER

Tack Tom, inte bara för Ditt inlägg med flera förslag. Tack också för Ditt engagemang för Gastarnas fortlevnad.

Skeppsrådet bereder Dina förslag som vi finner intressanta. Medan Du skrev, hade jag olika kontakter som sammanfaller med Dina åsikter – märkligt! Kontakterna med Stiftelsens styrelse är goda och det finns ett spirande samarbete med dess ordförande Tommy Adamsson, tillika ordförande i Stockholms Grosshandelssocietet. Ett annat sammanträffande: Skonerten *Falken* har inbjudit deltagarna vid Årsmönstring till besök ombord med "alle mans kaffe på däck"!

Studiebesök, gemensamma för Backlagen; seglingar med Gastarna som "paying crew"; Besök i Lidköping, Danmark och/eller Åland är alla intressanta och möjliga att genomföra. Skeppsrådet håller kontakt med seglande skolskepp både för att rekrytera nya Gastar men även för studiebesök. Det finns anledning att återkomma!

Vi i Skeppsrådet känner oss stärkta av Ditt inlägg och Dina förslag.

*Sten Gattberg
Kapten*

DIANAS HAVERI

Det var solnedgång i Melåka den 4 mars 1817. På bergstoppen i denna lilla tropiska hamnstad halades Ostindiekompaniets bolagsflagga högtidligt bland

kokospalmerna framför den vackra rederibyggnaden.

Den militära garnisonens ledare var major Farquhar som nu vände sig mot kapten Alexander Lyell för att ta farväl.

Kapten Lyell var befälhavare på kompaniets fartyg skeppet *Diana*, under brittisk flagg, som låg bojför-töjd i yttre hamnen. Hon hade denna morgon anlänt från Kina för att rapportera om resans händelser samt för att fylla färskvatten, ta ombord post, proviant och ved. Avgången till Madras var bestämd till samma kväll.

Kapten Lyell går långsamt mot hamnen där hans matroser väntar för att ro honom till fartyget.

Lyell mår inte bra eftersom han är sjuk i dysenteri som han fått efter att ha druckit dåligt vatten i Kanton, Kina. Läkaren som han besökt i Meláka kunde inte hjälpa honom nämnvärt. Lyell är orolig och tittar på molnen för att se vindriktning och han bedömer att slupen med matroserna kan seglas de två sjömil till *Diana* och matroserna slipper då ro.

Lyell finner sin besättning uppspelta, skrattande och ganska påverkade av timmarna i land med god mat, öl och glädjeflickor.

Mars månad är slutet på nordostmonsunen och vädret är då ofta ostadigt.

Under middagen med sina två styrmän äter Lyell ingenting men rapporterar dagens händelser iland samt instruerar överstyrman James Crichton hur han skall segla och navigera nordvärt i Malackasundet.

Prince of Wales Island är nästa hamnuppehåll. Lyell nämner vidare för Crichton att denna ska segla i närheten av östra kusten, men väl utanför Karang Lintanggrundet. Crichton skall heller inte segla för nära Sumatras kust då det kan bli svårt att senare segla nordost mot monsunvinden.

Crichton studerar seglingsbeskrivning och sjökort som Lyell givit honom.

Klockan 20.30 vid ett glas har de flesta segel satts och ankaret hivas lätt. Så fort *Diana* seglat klar från ankarplatsen lämnar Lyell halvdäck och går trött och utmattad till kojs.

Efter ett par timmars segling börjar Crichton nervöst vandra mellan den svagt upplysta magnetkompassen och relingen. Han har inte lyckats få någon tillförlitlig position och i hans tankar finns grundet Karang Lintang som är ett undervattensberg. Himlen är helt täckt av moln och natten är mycket mörk.

Crichton ger order till vaktens matros att börja loda vattendjupet och högt rapportera varje resultat.

Diana hinner segla cirka 200 meter mellan matrosens lodningar. Han ropar sexton famnar första gången som den 29 meter långa lodlinan når botten.

Lodmatrosen rapporterar vidare 15 famnar, 13 och 10 famnar samt lägger till informationen ”Uppgrundning!” Desperat ropar Crichton till utkiken om denne ser eller hör bränningar, men får negativt svar.

Crichton är medveten om att här finns inte utrymme för misstag i navigeringen och Lyells varning att hålla väl utanför grundet Karang Lintang ringer i hans öron!

I samma stund som Crichton funderar på att väcka kapten Lyell seglar *Diana* hårt upp på grundet som senare visar sig vara Karang Lintang.

Kapten Lyell rusar upp på halvdäck och finner att *Diana* är i en svår situation. Akterskeppet rör sig vertikalt upp och ned i dyningarna och förskeppet får mer och mer skador tills träskrovet ger vika och släpper in vatten.

Trots att fartygets kanon, vattentunnor och annan tung utrustning kastats överbord gled inte *Diana* av grundet.

Lyell sände vid upprepade tillfällen en av livbåtarna mot Meláka för att söka hjälp, men denna återkom på grund av för stark tidvattenström.

Klockan 04.30 flöt *Diana* av grundet efter att högvattnet lättat skrovet.

Lyell lät sätta segel i ett desperat försök att återvända till Meláka. Han hade otur och insåg att *Diana* höll på att sjunka minut för minut. Han beordrade rorsman att styra mot land för att åter sätta henne på grund. Lyell låter nu också större delen av besättningen embarkera livbåtarna.

I gryningen, när dagsljuset började återvända i öster, ger *Diana* upp och sjunker. De kvarvarande ombord överraskas av det snabba förloppet och hoppar eller kastar sig överbord för att rädda livet. De avvaktande livbåtarna ros snabbt till platsen för att bärga de nödställda. Det visar sig att kapten Lyell och två matrosor gått med *Diana* till botten och drunknat.

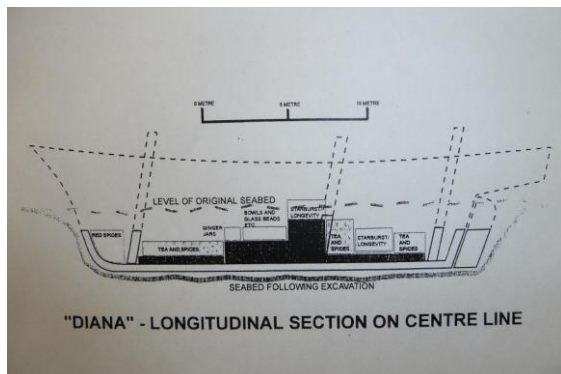
Livbåtarna som seglat sydvart med god monsunvind anlände till Meláka med den sorgliga nyheten om haveriet cirka åtta timmar senare.

Ostindiefararen *Diana* hade licens att segla mellan Kina och Indien, hon gjorde endast en rundresa per år. Hennes laster var bomull och opium till Kina samt i retur kinesiskt porslin, grönt te, ingefära, kamfer, torkad fisk och benrester av djur. Tack vare den illegala handeln med opium var dessa resor mycket lönsamma.

Inte mindre än 88 fartyg följde denna seglingsled under år 1816. Napoleonkrigen var över och seglingarna var bekymmersfria med reguljära avseglingar från Whampoa, tolv sjömil utanför Kanton.

Skeppet *Diana* var ett av tjugo fartyg som ägdes av Palmer & Co. Ett mäktigt handelshus med huvudkontor i Calcutta.

För John Palmer gick affärerna som på räls till bankkrisen 1830 då Palmer förlorade fem miljoner pund. John Palmer dog som en fattig man och många andra förlorade sina förmögenheter då opiesmugglingen stramades åt.



År 1993, 176 år efter haveriet, erhöll ett dykarlag från Malaysia tillstånd att söka efter vraket och eventuellt bärga lasten. Denna dykargrupp hade redan under flera år sökt efter fartyget och hade

genomsökt ett kustområde på omkring 50 kvadratkilometer.

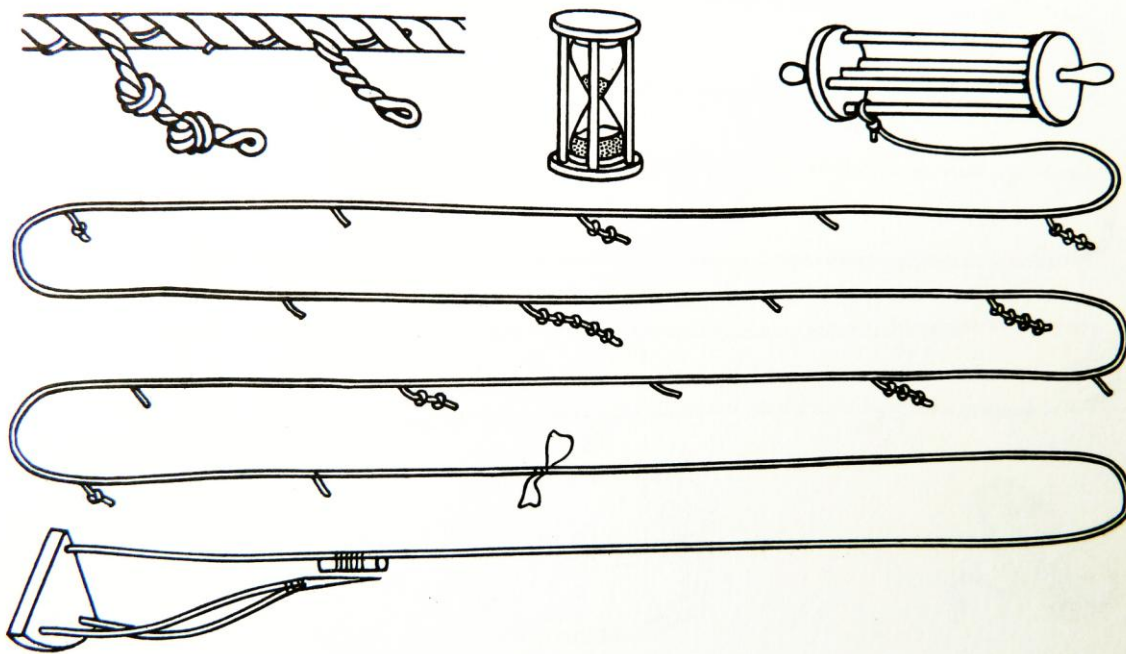
Dykarlaget med Dorian Bell som projektledare framhöll glädjen att kunna identifiera *Diana* med hjälp av hennes skeppsklocka i brons. Vidare var glädjen stor att lasten av porslin var så väl bevarad efter alla dessa år på havsbotten i Melåkasundet.

Regeringen i Malaysia beslutade att lasten som bestod av elva ton kinesiskt porslin (24 000 olika enheter) skulle skeppas till Christie's auktionsfirma i Amsterdam för att där katalogiseras och säljas på en av Christie arrangerad auktion.

En mycket välbesökt auktion genomfördes 5-6 mars 1995, på dagen 178 år efter *Dianas* haveri. Det totala värdet av lasten blev 2,1 miljoner engelska pund (ca 22 000 000 svenska kronor).

Mina tankar går till de kineser i porslinshuvudstaden Jingdezhen i Jiangxiprovinnsen som i 1800-talets början satt och tillverkade kaffekoppar och fat som jag nu använder vid högtidliga tillfällen. Hur var de klädda? Vad åt de för mat? Hur mycket tjänade de på sitt utförda arbete?

Kjell Smitterberg



HUR LÅNG ÄR EN KNOP?

För lekmannen förefaller kanske rubriken förvirrande. Är man någorlunda bildad vet man att knop är ett hastighetsmått, och ett sådant har ju ingen längd.

För en Gast däremot, som blivit utbildad i handloggens rätta hanterande, är frågan relevant. Kanske kommer hon eller han ihåg en siffra runt 14 meter, en inte ovanlig längd i svenska fartyg.

Innan longituden kunde bestämmas med astronomiska metoder, först genom måndistansobservationer och senare genom att en känd standardtid medfördes ombord i form av kronometern, var sjömannen hänvisad till att räkna fram densamma. Kännedom om kurs, distans och latitud erfordras för denna beräkning, och distansen var nog den svåraste att fastställa. Med hjälp av en handlogg mättes farten med lämpliga intervall och den under dygnet utseg-lade distansen kunde därefter räknas ut.

”Logg kallas det instrument, hvarmed man mäter skeppets fart eller hastighet; och härvid förhåller man sig på samma sätt, som man på en slät is, der icke finnes uppmät väg, ville veta, huru fort en trafvare kunde springa; ty om man då hade i slådan ett nystan innehållande 500 alnar snöre eller lina, hvars ena ända fästades, der man började åka, men det öfriga finge fritt utlöpa, och man sedan funne på uret, att desse 500 alnar vore i rät linia till slut på en minut, så skulle man strax veta, att hästen med samma jemna fart löper en mil eller 18000 alnar på 36’ och således 1⅔ mil i timman. Likaså mätes äfven skeppets fart, och dervid fordras samma omständigheter, neml. att få en fast punkt att mäta ifrån; att äga en säker afmätning av någon viss tid: och att till denna tid proportionera Linans längd.”

Så förklarar Casimir von Roswall loggningens princip i sin 1824 utgivna fjärde upplaga av ”Navigation, eller en Sjömans Dageliga Handbok uti Styr-manskonsten”.

Logglinan var uppstucken i knop. Om skäddan varit fast förankrad i vattnet blir längden mellan knoparna $1852 \text{ m/h} \cdot (1/120) \text{ h}$ för ett 30-sekundersglas, d.v.s. 15,43 m (baserat på den moderna definitionen av knop, 1 M/h). Men eftersom skäddan inte är fixerad utan släpar med något i vattnet måste knoplängden göras mindre för att fartbestämningen ska bli korrekt. Och så är det ju, som Norwood skriver, ”safer to have the reckoning rather before the ship, than after it”, för att man inte ska segla iland så där utan vidare.

Studerar man äldre litteratur finner man ett flertal olika förslag på korrekt knoplängd. Richard Norwood kommer i sin *Seaman's Practice* år 1636 fram till siffran 51 engelska fot för 30 sekunder, baserat på noggranna mätningar av längden av en storcirkelgrad på jordytan. Men för att vara på säkra sidan anger han 50 feet som en lämplig längd mellan knoparna. Norwood anger också att 42 engelska fot var ett vanligt mått dessförinnan, för halvminutsglas. Nevil Maskelyne håller 1763 fast vid 50 feet i *British Mariner's Guide*.

Roswall säger 50 svenska fot år 1824. Bowditch (1851) anger 45 feet för 28 sekunder, Pettersson (1861) 47 svenska fot för 30 s, Nares (1882) 47,1 feet för 28 s, och slutligen Kusk Jensen (1924) 42 danska fod för 28 sekunder, för att ta några exem-

pel. Om man räknar om dessa uppgifter till meter för 30 sekunders glas erhålles följande tabell:

Källa	År	Antal meter för 30 sek-glas
Norwood	före 1636	12,80
Norwood	1636	15,24
Roswall	1824	14,84
Bowditch	1851	14,70
Pettersson	1861	13,95
Nares	1882	15,38
Kusk Jensen	1924	14,12

Som synes skiljer det en hel del. Den som loggar med en engelsk lina från tidigt 1600-tal får en fart, och därmed distans, som är 20 % högre än den som erhålls med Nares' lina.

Viceamiral Gustaf af Klint (1771-1840) funderade lite djupare över knoplängderna och kom fram till att det borde vara olika längd mellan olika knop. Signaturen ”K” har i Tidskrift i Sjöväsendet år 1836 en uppsats med titeln *Projekt till en förändrad uppstickning af logg-linan*. Häri förklaras att det är ”tyngden af linans bugt, som drager logg-spånen framåt” men att denna tyngd inte är proportionell mot farten eftersom längden av förlöparen måste räknas in, och vidare att då loggspånens (skäddans) hastighet genom vattnet ökar så ökar dess motstånd kvadratisk ”hvarföre sjäddans meddragande måste vara i förhållande ännu mindre vid en större fart.”

”Till följe häraf böra de första delarna på linan vara kortare och de efterföljande succesift ökas. Den serie, enligt hvilken denna tillökning bör ske, kan väl näppeligen bestämmas genom kalkyl, utan må det derföre tillåtas mig att anföra den indelning av logglinan, som av Vice-Amiralen G.af Klint blifvit mig meddelad, såsom af honom befunnen vara den lämpligaste”.

En tabell som ger längden från förlöparmärket till var tiondels knop visas. Ur denna kan man läsa ut att första knopen ska sitta 13,25 m från märket, avståndet mellan första och andra knopen ska vara 13,71 m, och vidare 14,01 m, 14,25 m, 14,49 m, 14,70 m, 14,87 m, 15,03 m, 15,14 m, 15,23 m, 15,29 m och slutligen 15,32 m mellan den elfte och den tolfte knopen.

Väsentligen samma text som i nämnda uppsats i Tidskrift i Sjöväsendet finns införd 1845 i andra upplagan av *Lärobok i Navigations-Vetenskapen* (sannolikt också i första upplagan 1842) av Erik Gustaf af Klint (1801-1846, son till Gustaf af Klint), och tabellen med uppstickning för var tion-

dels knop återfinns i samme författares *Nautiska och logaritmiska tabeller*. (Måhända är det E.G. af Klint som döljer sig bakom signaturen ”K”?)

Tanken med denna nya uppstickning var att den inte skulle göras i knop, utan i antal fot utlupen lina, från förlöparmärket räknat. Med fotantalet gick man in i tabellen och fick direkt farten. Om t.ex. 225 fot löpt ut var farten 4,8 knop.

I en fotnot i ovannämnda *Lärobok i Navigations-Vetenskapen* påstås att ”Denna logglinans indelning har blifvit försökt under ett par längre sjöresor, och befunnits gifva säkrare resultat, än den gamla delningen. Svårigheter eller misstag vid begagnandet förmärktes ej; men för att med säkerhet undvika sådana, antecknades på logg-taflan blott fot-antalet, och emot detta uppskrefs sedan, vid vaktens slut, farten under tillsyn af vakthafvande Officeren”. Den gamla delningen som här refereras till är 47,0 svenska fot mellan knoparna.

Intressant är jämförelsen med vad Maskelyne skrev 1763: ”For my own part, I can affirm, that I found the true division of 50 feet here proposed, to answer very nearly to the observations of the ship’s latitude, both in my voyage to St.Helena, and in my voyage on my return ...”

Eftersom både Maskelyne och af Klint verkar övertygade om sina egna uppstickningars överlägsenhet, och dessa skiljer sig åt, måste man konstatera att fartbestämning medelst handlogg inte är någon exakt vetenskap utan att mättonoggrannheten är betydande. Några sekunders fel i timglaset, olika linlängd beroende på våt eller torr logglina – hur kalibrerar man detta? Loggning en gång per timme – hur har farten varierat däremellan? Innan pålitliga ur fanns var enda sättet att kalibrera ett timglas att jämföra med en pendel, vilket ofta torde ha varit ogörligt till sjöss.

Och hur lång var en fyratimmarsvakt? Jo, åtta utrunna halvtimmeglas. Det ackumulerade felet under ett dygn jämnades ut genom att förmiddagsvakten fick den längd som erfordrades fram till dess att middagshöjden observerades. Hade man då gjort väsentligt olika fart under olika delar av dygnet torde felet i den räknade distansen kunna bli betydande. Härtill kommer den varierande dygns längden vid longitudförändringar.

Sammantaget torde man kunna konstatera att den döda räkningens tillförlitlighet var mycket låg så länge man var hänvisad att förlita sig endast på timglas och handlogg – d.v.s. under den tidsperiod då man som bäst behövde den. Sjökortens kvalitet var dessutom låg, speciellt vad gäller öars och kusters placering i ost-västlig led.

Men å andra sidan var man nog mer försiktig då för tiden, man lodade flitigt och sökte ogärna på land

under mörker – blev man osäker gjorde man *'bout ship* och stack till sjöss.

Från och med 1767 publicerades måndistanser i Nautikalalmanackan, vilka gjorde det praktiskt möjligt för den kunnige sjömannen som ägde en sextant att bestämma longituden till sjöss. Distansen, d.v.s. vinkeln mellan månen och några utvalda himlakroppar, däribland solen, tabellerades för var tredje timme GMT. Genom att mäta vinkeln mellan månen och t.ex. solen, och sedan reducera denna till himlakropparnas och jordens medelpunkter, kan man proportionera sig fram till GMT i observationsögonblicket. Genom att jämföra GMT med tiden ”på stället” (erhållen från en timvinkelobservation av t.ex. solen) fås longituden. Noggrannheten var (och är) måttlig eftersom distansen förändras mycket långsamt. Ett mätfel på en bågminut i vinkeln ger ett longitudfel på cirka en halv grad. Men detta var i alla fall bättre än en längre tids död räkning baserat på handloggning.

Metodens fördel är att mätningen ej relaterar till horisonten så man slipper den osäkerhet som alltid finns i storleken av horisontens dalning. Visserligen behöver man himlakropparnas höjder för distansens reduktion, men här är kraven på noggrannhet betydligt lägre.

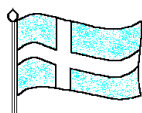
Reduktionen från den mätta distansen till den ”sanna” distansen kan göras med en mängd olika metoder som utvecklades och förfinades under senare delen av 1700-talet och långt in i vår tid. Numera finns också ett antal reduktionsprogram tillgängliga på nätet, för de entusiaster som fortfarande ägnar sig åt måndistanser.

Under första halvan av 1800-talet började kronometrarnas pålitlighet öka och pris sjunka, varvid bruket av måndistanser minskade. Omkring 1850 torde användandet för direkt longitudbestämning ha upphört som navigeringsmetod; amerikanska valfångstfartyg, som under långa tider låg till sjöss, anses vara de som längst utnyttjade måndistansobservationer. Efter mitten av seklet brukades dessa observationer huvudsakligen, och alltmer sporadiskt, för kronometerkontroll.

Ett sent exempel härpå är Andrées polarexpedition 1897, då navigatören Nils Strindberg ”tog måndistansen” vid ett par tillfällen under isvandringen. Då man trots den sydvästliga kursen fann att timvinkelobservationerna för var dag gav en allt ostligare longitud började man nämligen misstänka kronometrarna. I själva verket var det nog isdriftens inflytande som mest påverkade longituden.

Omkring 1912 upphörde publiceringen av måndistanser i Nautikalalmanackan, men dessa låter sig vid behov lätt beräknas utifrån himlakropparnas deklination och GHA.

Lasse Bergman



FLAGGAN I TOPP

April

13 Lars Forsberg	75	V
24 Göran Ohlsson	65	V

Maj

4 Harald Abramson	70	O
8 Leif Markusson	65	S
13 Madeleine Arnell	65	V
19 Anders Lambert	70	O
25 Lars U:son Lundberg	70	O
28 Rolf Andersson	90	S
31 Sven Bragesson	80	O
31 Guy Rosvall	75	S

Juni

5 Bo Johansson	70	O
17 Bruno Lindquist	75	S
17 Lars Thorell	75	O

Juli

1 Lars Wärnlöf	80	V
2 Bo Hansevi	60	O
3 Christer Lieberath	75	S
3 Stig E:son Pellas	80	S
26 Karl Selander	75	O

Augusti

14 Håkan Lellky	70	O
30 Lennart Johansson	90	V

September

14 Björn Ahlander	65	V
29 Sam Clason	75	O

Sedan senaste Skeppsorder har följande Gastar
inmönstrats:

Matilda Dagberg Stockholm *Shamrock* 2008
matilda.dagberg@gmail.com

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

E-POSTADRESSER

Med e-post kan vi minska portokostnaden och back-
lagsförmännens arbete med att skicka ut kallelser
och andra meddelanden till Gästarna.

**Anmäl/uppdatera därför Din e-postadress med
ett mejl till rydbergsgastarna@telia.com**

Aktuella uppgifter om Befälet

Kapten	Sten Gattberg	08-20 33 28 sten.gattberg@comhem.se
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 33 61 bobibobi@bredband.net
2:e Styrman	Lars Bergman	08-717 23 65 lars.h.bergman@gmail.com
3:e Styrman	Lars-Göran Nyström	08-37 76 20 nypan@lycos.com
Båtsman	Lennart Stenberg	08-704 32 54 stenbergs@comhem.se
Kock	Gösta af Klint	08-731 90 54 gafklint@msn.com
Matros	Ludvig Thoursie	08-660 21 39 lthoursie@gmail.com
Lättmatros	Jaan Hansson	08-31 09 09 021138772@telia.com

Backlagsförmän:

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

Besättningens adresser

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



Aktuella priser i slabbkistan

Standert	Ny	160:-
Bordsflagga 18x18 cm		125:-
Blazermärke		100:-
Rydbergsknappen	100:-	
Manschettknappar		125:-
Rydbergsslipsen	specialpris	60:-
Slipshållare		60:-
Vykort fyrmastbarken		5:- /st
Vykort skonert med kuvert		10:- /st
Vykort Sunbeam		5:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)		10:-

Allt kan köpas vid Backlagsträffarna eller från kansliet.
Beställning från kansliet sker genom att sätta in betalning
på Besättningen Rydbergsgästarnas Plusgirokonto 5 50
66 -5 och skriva Din beställning på talongen. Till priset
för beställda artiklar ska Du lägga 25:- för porto och
emballage. Det går också bra att betala mot faktura.