



Fyrmastbarken Abraham Rydberg (1929-1942)

SKEPPSORDER
FÖR
BESÄTTNINGEN
RYDBERGSGASTARNA
Ship's orders for the Rydberg Crew

Årg. 93
Nr 1

Redaktion
Johnny Lund
Lars Bergman

Ansvarig utgivare
Sten Gattberg

Januari
2025

KAPTEN HAR ORDET

Gastar!

Ett Gott Nytt År tillönskas Besättningen.

Vintersolståndet är passerat, dagarna blir längre och våren närmar sig. Vintern har dröjt och isläget ovanligt begränsat. Vårens Backlagsträffar är inplanerade och **Årsmönstringen** genomförs i år **söndagen den 4 maj**.

Drottning Victorias Örlogshem har länge varit vår samlingsplats för Backlagsträffar och vi disponerar där ett förråd. Örlogshemmets ledning har beslutat att från och med 2025 ta ut hyra för utrymmena. För förrådet en månadshyra och för konferensrum en avgift per gång. Befälet har beslutat acceptera förändringen och samtidigt beslutat avveckla arkivet på Skebokvarnsvägen. Inventarierna flyttas till DVÖ, loggböcker lämnas till Stockholms Stadsarkiv (Stiftelsens depå) och vissa böcker säljs vid Backlagsträffarna.

I detta nummer finns en spännande läsning om hur Jubelgasten Lars Bergman, tidigare mångårig redaktör för Skeppsorder, tilldelades en kanadensisk medalj för sitt grundliga efterforskningsarbete för att finna två av upptäcktsresande Sir Ernest Shackletons vrak. Lasses noggranna

beräkningar ledde vrakletarna till rätta platser, vilket medförde att The Royal Canadian Geographical Society tilldelade Lasse en hedersmedalj. Rydbergsgastarna faller in i hyllningskören och uttrycker sin beundran!

Dessutom en skildring av den första *Abraham Rydbergs* (träfregatten) fortsatta öden författat av John E Persson.

De seglande skolfartygen *Falken*, *Gunilla* och *Älva* seglar vidare i varmare farvatten med nypåmönstrade elever. *Älva* har lämnat Malaga för Barcelona, *Gunilla* Dakar för segling till Västindien och *Falken* seglar runt Kanarieöarna.

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

Förutom detta nummer av *Skeppsorder* kan många tidigare årgångar, från 2007 plus några jubileumsnummer, läsas på www.rydbergsgastarna.se.

För att inte missa något – betala månstringsavgiften 250 kr till pg 5 50 66-5 före 30 april!

Glöm inte namnet!

Då är Du även välkommen till den planerade Årsmönstringen den 4 maj!

Det finns många som seglat i våra seglande skolskepp som inte mönstrat i Besättningen Rydbergsgastarna. Gastar, se Er omkring i vänkretsen och Ni hittar säkert någon som är behörig att ansöka om mönstring. Eller ta med personen som gäst till ett Backlag.

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

Sten Gattberg

Kalendarium

Backlag Ost	onsdag	13 februari
Manusstopp Skeppsorder 2/2025	måndag	17 februari
Backlag Ost	torsdag	13 mars (prel.)
Årsmönstring 2025	söndag	4 maj

Lite skryt, eller Hur man hittar ett vrak

Under senaste backlaget på ostkusten framfördes önskemål att jag skulle skriva i *Skeppsorder* om den forskning jag medverkat i rörande hur det navigerades under Sir Ernest Shackletons Antarktiska expedition 1914–1916, samt hur vraken efter två av hans fartyg kunde lokaliserats.

Endurance

Klockan 17 den 21 november 1915 sjönk *Endurance* efter att under 306 dagar suttit fast i Weddellhavets is och drivit med den. Kapten Frank Worsley, befälhavare ombord, angav positionen som 68°39'30"S 52°26'30"W.

Men – det hela började för drygt tio år sedan med att en liten grupp entusiaster inom traditionell astronomisk navigering intresserade sig för att försöka förstå exakt hur Worsley hade lyckats med konststycket att 1916 navigera 800 M över den förrådiska Sydatlanten från Elefantön till Sydgeorgien i den 22½ fot långa livbåten *James Caird*, för att söka räddning.

Då detta var utrett till allas belåtenhet tittade Robin Stuart, numera pensionär och boendes i Maine, doktor i partikelfysik, och jag vidare på anteckningarna från *Endurances* utresa från England till Antarktis, och vidare hur de fastställt positionen under den långa tid fartyget var infruset.

Endurance medförde från början 24 kronometrar som var avgörande för att bestämma GMT och därmed longitud. Bestämning av stånd och gång hade senast gjorts i Buenos Aires den 24 oktober 1914, troligen genom att observera tidkulan därstädes.



Endurance fast i packisen september 2015 (Frank Hurley foto)

Expeditionen begav sig söderut och den 11 december 1914 stötte de på den första havsisen. Den 19 januari 1915 skrev Worsley ner de olycksbådande orden "Fast in pack". Med tiden, fångade i isflaket och utom synhåll från land, skulle kronometrarna långsamt driva och äventyra den noggrannhet med vilken dessa kunde ge GMT, och därmed longitud. Den radiomottagare som medfördes lyckades inte fånga upp de tidssignaler som sändes från Falklandsöarna.

Så kom det sig att Worsley tillsammans med expeditionens fysiker Reginald James genomförde en serie om tio observationer av månockultationer, från den 24 juni till den 15 september 1915. Genom att notera den lokala tiden när en stjärna försvinner bakom månens mörka rand kan GMT bestämmas. Antalet ockultationer som är tillgängliga är begränsat, speciellt i polarområdena.

Beräkningarna är långa och komplexa men utfördes korrekt av Worsley och James oberoende av varandra. De använde så klart de data som fanns predikerade i nautikalmanackan.

År 2018 meddelade The Weddell Sea Expedition att de planerade att söka efter vraket av *Endurance* i början av 2019. Det uppgavs att man trodde den uppgivna sjunkpositionen var korrekt inom en halv sjömil eller så. Robin och jag ställde oss tvivlande till denna uppgift och beslöt oss för att titta närmare på detta.

En noggrann granskning av Worsleys anteckningar ledde snabbt till några viktiga slutsatser: *Endurance* sjönk klockan 17 lokal tid den 21 november, men inga observationer gjordes den dagen på grund av moln. De närmaste observationerna för att fastställa positionen gjordes den 18:e och dagen efter förlisningen, den 22:a. De är middagsgpositioner för islägret Ocean Camp och den angivna positionen för förlisningen är bara 1,2 M sydost om middagsläget den 22:a. Detta stämmer överens med vad som är känt om det relativa avståndet och bäringen av skeppet från lägret. Uppenbarligen är de koordinater som anges inte platsen för vraket utan snarare platsen vid middagstid för det (metaforiska) håll i isen som det gick igenom 19 timmar tidigare! Detta var dock den närmaste tidpunkten då Worsley hade en fullständig uppsättning observationer för att på ett tillförlitligt sätt fastställa positionen.

Vid kontroll av middagshöjden fann vi att den innehöll ett enkelt räknefel som placerade den korrekta middagsgpositionen för Ocean Camp, och därmed vraket, ytterligare 1 M söderöver. Isens drift påverkas mest av vinden. Uppgifter i expeditionsmedlemmarnas dagböcker tyder på att vinden från det att fartyget sjönk och framåt blåste stadigt från omkring syd. Mellan middag den 22 och 23 drev isen hela 5 M nordvärt. Om man extrapolerar denna jämförelsevis stora förändring tillbaka till tidpunkten för fartygets försvinnande klockan 17 den 21:a och tar hänsyn till det aritmetiska felet vid middagshöjden finner man att vraket kan befinna sig upp till 5,5 M söder om den uppgivna positionen.

Ombord i *Endurance* var huvudkronometern av fabrikat Mercer. Då man den 27

oktober 1915 var tvungen att överge fartyget förändrades främst temperaturen och detta ur förväntades därefter bete sig oberäkneligt. Av den anledningen övergick rollen som fungerande kronometer till en av fabrikat Smith, ett stort fickur som Worsley hängde i en lampveke runt halsen för att hålla den varm. Från ockultationerna är stånd och gång för Mercer mycket väl bestämda, men för Smith är de inte alls lika kända. Emellertid finns ett par timvinkelobservationer från känd position tillgängliga.

När isen fortsatte att driva norrut siktades den 24 mars 1916 Mount Percy på Joinville Island nära spetsen av Antarktiska halvön och en kompassbäring togs. När man drivit ännu längre norrut den 27:e, togs en andra bäring som gjorde det möjligt att bestämma expeditionens position. Den 24 mars gick Smith 2^m16^s långsammare än Worsley förväntat sig, men han hade inte tillräckligt med förtroende för observationerna för att göra några justeringar.

Den 24 april 1916, strax innan han lämnade Elefantön för resan mot Sydgeorgien, lyckades Worsley få ytterligare en observation. Det finns bara en mycket smal landtunga där han kan ha stått så ståndet kan bestämmas till att vara 2^m25^s långsammare än väntat. Det finns en tydlig tendens för Worsley att underskatta hur långsamt Smith-uret gick, vilket medför att de verkliga positionerna hamnar väster om de som anges i anteckningarna.

Den 10 februari 2019 nådde sökexpeditionen den position för vraket av *Endurance* som anges i Worsleys loggbok. Tyvärr förlorades kontakten med deras autonoma undervattensfarkost (AUV) efter 30 timmars sökande och inga data returnerades. Försämrade väderförhållanden gjorde att sökandet fick avbrytas.

Efter att ha publicerat en första artikel om vår uppfattning om var *Endurance* ligger blev Robin och jag kontaktade av David Mearns, en professionell vrakletare. Han hade upptäckt en opublicerad artikel i arkivet vid Scott Polar Research Institute, som visade att Reginald James vid sin återkomst

till Storbritannien hade arbetat tillsammans med astronomer vid Greenwichobservatoriet för att räkna om de stånd som erhållits från ockultationerna med hjälp av månens observerade positioner i stället för de predikterade som anges i almanackan.

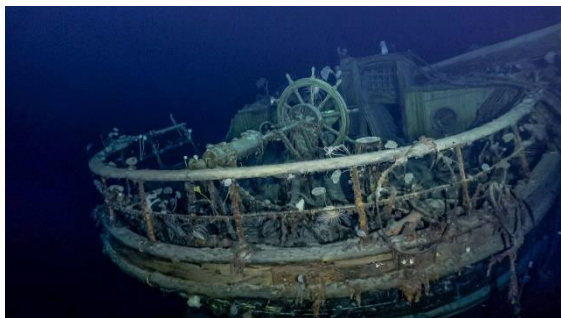
Den viktiga punkten här är att almanackan anger en noggrannhet som var mycket större än vad som var möjligt att förutsäga. James hade kommit fram till att kronometerna i själva verket gick cirka 20 sekunder snabbare än man tidigare trott. Med hjälp av moderna modeller från Jet Propulsion Laboratory av månens rörelse kunde Robin och jag få en allmän överensstämmelse med denna slutsats, men vi kunde också använda förbättrade stjärnpositioner från Hipparcoskatalogen – något som James inte hade tillgång till. Dessa två förbättringar sammantaget ger ett något större värde för ståndet och en mycket bättre anpassning till observationerna.

Effekten av denna ytterligare justering är att de verkliga positionerna förskjuts öster om de som anges i anteckningarna, vilket motverkar Worsleys tendens att underskatta hur långsamt kronometern gick. Under rimliga scenarier är nettoeffekten av oredovisade stånd att vrakets position kan ligga upp till 2,4' i longitud (0,9 M) öster om den position som anges i loggen. En östlig vindkomponent kunde ha ökat detta med upp till ytterligare 2,6 M. Detaljerna i denna analys och slutsatser skrevs ner och skickades till *The Journal of Navigation* i juli 2021. P.g.a. långsam granskning fördröjdes publiceringen så vi publicerade en förhandsutgåva i början av februari 2022.

Denna utgåva nådde den nya expedition, kallad *Endurance22*, som planerade att ånyo söka efter vraket.

Med hjälp av en trådstyrd "AUV" lyckades denna expedition den 5 mars 2022 lokalisera vraket som låg upprätt på havsbotten på $68^{\circ}44'21''S$ $52^{\circ}19'47''W$ på 3 km djup. Detta är 4,9 M söder och 2,4 M öster om loggpositionen och är helt i överensstämmelse med de gränser vi erhållit genom att noggrant analysera Worsleys anteckningar.

För detta arbete erhöll David, Robin och jag av The Royal Institute of Navigation i London sommaren 2023 ett Certificate of Achievement med motiveringen ”In recognition of their pioneering data analysis and modelling leading to the successful location of the Endurance wreck”.



Endurance på 3008 m djup. (Falklands Maritime Heritage Trust / National Geographic)

Quest

I april 2024 blev Robin och jag kontaktade av David Mearns som undrade om vi kunde hjälpa honom att försöka ringa in vraket efter *Quest*. David hade blivit utsedd som sökledare av The Royal Canadian Geographical Society (RCGS) som planerade en expedition till sommaren.

Quest hade en gång i tiden köpts från Norge av Shackleton för en planerad Arktis-expedition. Efter strul med mecenater blev det i stället så att kosan ställdes mot Antarktis. Då fartyget låg i Sydgeorgien avled Shackleton ombord i en hjärtattack 1922.

Så småningom återgick fartyget i norsk ägo och sysselsattes i säl fångst. Den 5 maj 1962 sjönk fartyget utanför Labradors kust efter att ha sprungit läck i isen. Del av lasten och hela besättningen bärgades av kringliggande säl fångstfartyg.

Från ett av dessa skickades ett telegram till redaren med texten ”QUEST SUNKET IDAG KL 1740 I POS 5310 5427”.

Studier av loggböcker gav vid handen att en del av fångstfartygen var utrustade med Loran, och som det var mulet väder denna dag antog vi att det troligtvis var en Loran-position som hade angivits.



Quest sjunker (Tore Topps samling)

Robin och jag började studera dåtidens Loran- A-system och fann att aktuellt område täcktes av en slavstation i Frederiksdal på Grönlands sydspets, en annan slav i Bonavista på Newfoundland, och en masterstation i Battle Harbour i Labrador.

Med kännedom om koordinaterna för dessa stationer kunde vi beräkna hur ortlinjerna (som är hyperbler) var orienterade kring aktuellt område och deras ”täthet”, d.v.s. hur mycket en viss tidsändring flyttade ortlinjen i sidled. Med hjälp av detta beräknades så en konfidensellips kring den angivna positionen 53°10'N 54°27'W, och vidare en sökruta om 3 M x 8 M med huvudriktning ungefär NW-SE.

Den 9 juni 2024 hittades vraket av *Quest* på knappt 400 m djup med hjälp av sonar, efter endast 18 timmars söktid. Sommaren 2025 planeras ytterligare undersökningar av vraket.

För detta arbete erhöll deltagarna i expeditionen, samt Robin och jag, medalj av RCGS ”For Contributions to the Discovery of Quest” vid en ceremoni i Ottawa i november 2024. Dessutom blev vi utnämnda till Honorary Fellows of RCGS.

Lasse Bergman

SJÖSPRÅK

STÅNG OCH STÄNG

Förstäng, stängvinda, krysstängstagegel. Vad är det här stängordet egentligen? Ordet är bildat på stång. I riggen på ett stort skepp finns flera våningar stänger, märsstänger, bramstänger, röjelstänger och kanske fler. Orsaken är att det inte går att få tag i träd långa nog till så höga master.

För att hissa och fira en stång riggas en lina som kallas stängvinda. Varför den inte heter stängvinda kan man undra.

Vid varje salning (skarvanordning) hittar vi fallhorn till stagegel, litsade till det stag som förstagar stången närmast inunder. Dessa stagegel får namnet stängstagegel. Vi har förstängstagegel, storstängstagegel, krysstängstagegel osv. Det blir ju långa ord, i dagligt tal bara förstäng, storstäng, krysstäng osv. Förstängen var normalt det enda försegel som fördes i hårt väder. På en- och tvåmastade skepp var segelföringen i storm normalt förstäng och bottenrevat storsegel (slup/jakt/galeas) resp. gaffelfock (skonert).

SLIKTA OCH DIKTA

Det är urgamla ord. Engelskans tight (tätt) och slight (lite grann) betyder samma saker som de svenska orden. Idag som i gamla tider. Moa Martinson skrev Jag möter en diktare och alla trodde förstås att det handlade om maken Harry. Men det är en varvsarbetare hon möter, som med mejsel och hammare knackar tätt längs fartygsbottenarnas stråk av stålplåt. Det räcker inte med att nita ihop plåtarna, de måste diktas också. Tight. Dikt babord säger vi också.

This wine is slightly corked anmärker inspektören i Pang i bygget. Sliktar gör man på ut- och insidorna av de grova träspanten i ett kravellbygge. Sligta stavades det förr. Spantdelarna sågas först ut ur blocken av ek eller furu, formas till och sätts på plats med tränaglar och järnbultar, bit för bit, ring för ring. Bitarna de är bottenstockar, cittror, upplångor och topptimmer. Ringarna de är bottenstocksringar, citteringar och en och annan löshäst.

När all förtimring är uppsatt måste den slätas till noga innan arbetet med bordläggning tar vid, och garneringen på insidan spikas upp. Det är detta moment som kallas sliktning. Finputsning alltså, för att få maximal anliggning och därmed friktion mellan spant och bord. På utsidan använde de bila och rubank - idag en elhyvel. På den konkava insidan får man ta till skarvyxan med den tvärställda eggen, även kallad slikt-yxan. Idag blir det mest vinkelslip med grovt slippapper.



HMS Najaden

ABRAHAM RYDBERG

Från fullriggad till slättoppad

1845 avled den synnerligen förmögne stockholmsgrosshandlaren och skeppsredaren Abraham Rydberg. Han har lämnat spår i Stockholms historia genom ett anrikt hotell, i gastronomin genom Biff Rydberg och i sjöfarten genom tre seglande skolfartyg, namngivna efter honom. Detta handlar om det första av dessa som hamnade i Skåne.

I sitt testamente hade Rydberg beslutat att en del av hans kvarlåtenskap skulle gå till ett "Hotel de Ville" i Stockholm. Då det öppnades 1857 fick det givetvis namnet Hotell Rydberg. En annan del av pengarna skulle gå till "En förbättrad navigations-skola i Stockholm". Detta verkade svårtolkat eftersom det sedan 1841 redan fanns en sådan läroanstalt i staden. Man beslöt därför

bilda "Abraham Rydbergs stiftelse för danande af skicklige sjömän". Stiftelsen erhöll 150 000 riksdaler, en anseelig summa 1846, och kunde inköpa en brigg döpt till *Carl Johan*. Med detta skolfartyg gjordes sommartid varje år resor i Östersjön med ett stort antal elever.

Efter trettio års tjänst ansågs briggen för gammal och stiftelsens styrande beställde därför en ersättare från Karlshamns varv. Det nya elevfartyget, som var riggat som fregatt, levererades 1879 och döptes till *Abraham Rydberg*.



Även hon gjorde tjänst som elevfartyg sommartid i åtskilliga år innan hon ersattes av en ny fullriggare med stålskrov, byggd på Bergsunds Mekaniska Verkstad 1912.

Den första *Abraham Rydberg* såldes samma år till ett partrederi i Länna. Eftersom även stiftelsens nybygge döpts till *Abraham Rydberg* strök rospiggarna efternamnet på sitt nyförvärv. Inredningen under däck för eleverna revs ut och skutan blev nu lastdragare.



Samtidigt lät man rigga om fullriggaren till barkskepp. Men redan året därpå tog man

bort även rårna på stormasten och *Abraham* var nu skonertskepp. Troligen för att spara in ett par man i besättningen.

Abraham överlevde första världskriget och såldes 1924 till Brantevik för 6.000 kronor. Befälhavare blev Arnold Persson, som satsat 14/40 i partrederiet. Efter fyra år sålde man skutan till Fortuna i Malmöhus län för 4.500 kronor. Fartygsmarknaden var inte lysande under depressionens 20-tal och vindkraft är en nyckfull energikälla. 1929 lät ägaren Hilding Pålsson därför utrusta *Abraham* med en 80 hästars motor. Samtidigt riggades skutan ner till slättoppad tremastskonert.



Märkligt nog köpte brantevikarna tillbaka skutan 1930. Men nu kostade hon 9.500 kronor. Arnold Persson återtog befälhavarjobbet efter att ha satsat 4/10 i rederiet. Dessvärre grundstötte *Abraham* på Saltholm redan den 25 december inköpsåret, när hon var på resa med en trälast från norrlandshamn till Köpenhamn. Haveristen drogs av grundet och inbogsrades till Köpenhamn där lasten lossades. Men det över halvsekelgamla fartyget hade gjort sitt och såldes något år senare till Hälsö i Bohuslän för 1.750 kronor. Där sänktes skrovet som brygga vid J W Bergs Mek. Verkstad.

Än idag lämnar Stiftelsen ekonomiska bidrag till seglande skolfartyg och elever som får utbildning ombord.

John E Persson



FLAGGAN I TOPP

Januari

24 Tom Roeck Hansen 90 O

Februari

7 Tord G Kindstedt 60 O

10 Magnus Crutebo 80 O

14 Leif Bjurstroem 90 S

16 Olof Mossberg 80 O

Mars

1 Tom Sjöholm 85 S

4 Karin Viktoria Ström 50 O

17 Göran Elfving 80 O

18 Jens Wigenius 50 V

21 Lars Bergqvist 70 O

24 Per-Olov Moen 85 V

26 Leif B Ferngren 80 O

April

1 Roland Thimfors 90 S

27 Michael Schollin 70 V

ANMÄL ADRESSÄNDRING!

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

Anmäl/uppdatera även Din e-postadress med ett mejl till anders_rudin@yahoo.com

ÅRSAVGIFT (Tidigare benämnd mönstringsavgift)

Avgiften för år 2025 är 250 kr, för juniorgastar 125 kr. Pg 5 50 66-5. Glöm ej ange ditt namn.

SKEPPSORDERS REDAKTION

Johnny Lund
Stockholmsv. 62
122 62 ENSKEDE
kkjolu@gmail.com

Lars Bergman
lars.h.bergman@gmail.com

Tryckt hos Haninge Kommuntryck



Aktuella priser i slabbkistan

Keps med brodyr	180:-
Snapsglas	90:-
Standert	160:-
Bordsflagga 18x18 cm	125:-
Blazermärke	100:-
Rydbergsknappen	100:-
Manschetknappar	125:-
Rydbergsslipsen specialpris	60:-
Engelsk sjömanskniv	1.350:-
Vykort fyrmastbarken	5:- /st
Korrespondenskort fyrmastbarken, med kuvert, 8 st	150:-
Vykort skonert med kuvert	10:- /st
Dekal, självhäftande (10 st för 90:-)	10:-
Boken "Sjöstycken"	250:-
Boken "Flying Clippers Loggbok"	200:-

Allt kan beses på vår hemsida www.rydbergsgastarna.se/slabbkistan och beställas 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 7382
	sten@famgattberg.se	
1:e Styrman	Bo Johansson	070-558 3361
	f6abian@icloud.com	
2:e Styrman	Håkan Granander	070-130 3038
	hakan.granander@gmail.com	
3:e Styrman	Anders Rudin	070-795 8596
	anders_rudin@yahoo.com	
Båtsman	Jan Persson	070-379 4880
	drjan.persson@gmail.com	
Kock	Michael Jorsback	070-218 2260
	mikjor@gmail.com	
Matros	Nils Larsson	073-962 6399
	nickel@telia.com	

Backlagsförmän:

Ostkusten	Anders Isberg	073-765 0320
	anders.t.isberg@telia.com	
Sydskusten	<i>vakant</i>	
Västskusten	Ola Manhed	073-697 3608
	olamanhed@gmail.com	

Besättningens adresser

Allmän postadress	Teatergatan 3 111 48 Stockholm
e-post	info@rydbergsgastarna.se
Hemsida	www.rydbergsgastarna.se
Ekonomi, fakturor	c/o Anders Rudin Karen Blixens Gata 7 168 44 BROMMA