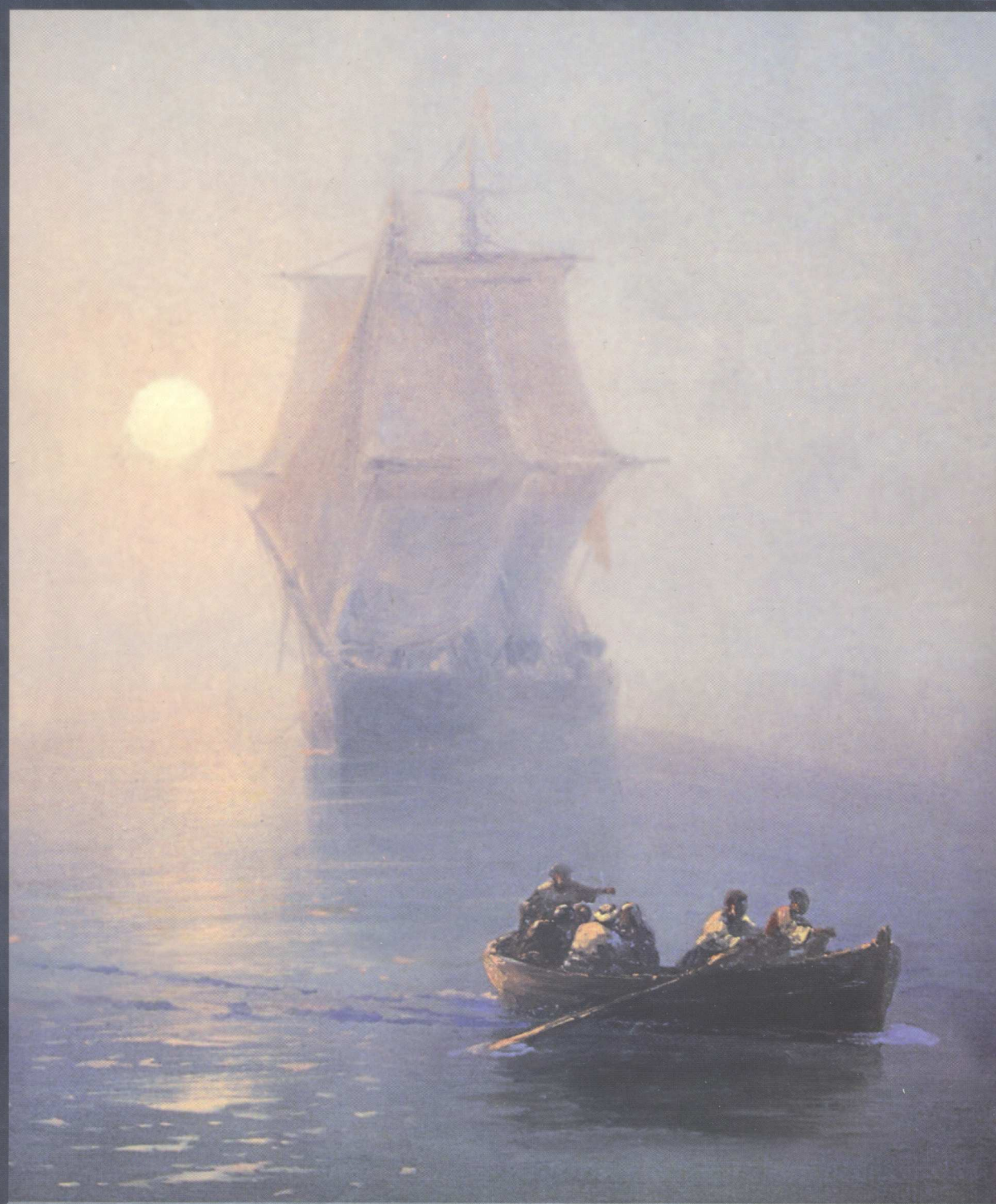


SJÖFARARE & PIRATER



 neoGames®

Sjöfarare & pirater är ett tillbehör till Con



FÖRORD

SÅ ÄR ÄNTLIGEN Sjöfarare & pirater här. Det är en modul som personligen ligger mig mycket varmt om hjärtat, eftersom jag alltid har hyst en stor fascination för havet och fartygen som seglar på det. Bakgrundsforskningen i medeltida sjöfart har varit omfattande – allt för att skapa en så trovärdig stämning som möjligt. Jag hoppas att detta skall avspegla sig i modulen och bjuda till många timmar av spännande rollspel på Mundanas hav. Möjligheterna är stora spelare som vill spela sluga handelsmän, hänsynslösa pirater, äremodiga kapare, listiga smugglare, modiga örlogsmän eller till och med skickliga storfiskare!

*Författaren,
Göteborg, våren 2003*

SJÖFARARE & PIRATER

FÖRSTA TRYCKNINGEN, ISBN 91-8912818-4
COPYRIGHT © 2003 CARL JOHAN STRÖM



PRODUKTION

Carl Johan "Jag är en balrog" Ström

KONSTRUKTION

Carl Johan "Du har rätt... men ändå fel" Ström

MED HJÄLP AV

Petter "Lavendera" Nallo

TACK TILL

Marco "Mitt liv är förstört" Behrmann

Dan "Skall vi inte klä ut oss i gardiner" Johansson

Krister "När, var, hur och liknande?" Sundelin

Maria "Som en julklapp med posten" Thorsson

LAYOUT & REDIGERING

Petter "Det ser ut som dildoreklam" Nallo

Carl Johan "Sublim tragik" Ström

ILLUSTRATIONER

John "Några extra jargiska gulddubloner" Hellervik

Dover Publications

KARTOR, FORMULÄR & FARTYGSBILDER

Carl Johan "Färgerna blir helt... mongoloida" Ström

OMSLAGBILD

Ivan "Driver mig att avbilda det" Aivazovsky

KORREKTURLÄSNING

Marco "Jag vet inte själv var jag är" Behrmann

Alexander "Min syokonsulent är så virrig" Bengtsson

Emil "Räkna inte med att det kommer något mer..." Björnsson

Alexander "Vad har du för mobiltelefon?" Hermansson

Andreas "Nu börjar du nog gnälla" Johansson

Petter "Alltså... tack!" Nallo

Oscar "Vet vad ett silver är värt" Söderberg

Anton "Vinstyrka?!?" Wahnström

SPELTESTARE

Emil "När blir det frilansarmöte?" Björnsson

Alexander "Lugnt vatten hela tiden" Hermansson

Andreas "Ringa och flåsa mitt i natten" Johansson

Petter "Om jag inte får en pizza så dör jag" Nallo

Oscar "Vi sålde och vi köpte..." Söderberg

TRYCK

QPress, Oskarshamn

INNEHÅLLSFÖRTECKNING



SJÖFART
sidan 5



PIRATER
sidan 71



NAVIGATION
sidan 15



SMUGGLARE
sidan 79



SKEPPSBYGGE
sidan 21



SJÖSTRID
sidan 83



FARTYGSTYPER
sidan 29



KAMPANJ
sidan 87



BESÄTTNINGEN
sidan 43



ORDLISTA
sidan 91



HAMNEN
sidan 55



SJÖKORT
sidan 97



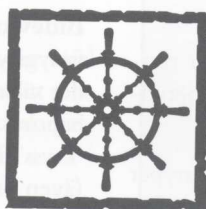
HANDEL
sidan 63



FORMULÄR
sidan 109

KAPITEL ETT

SJÖFART



SKUMMET YRDE RUNT förstäven och vinden piskade upp salt vatten på vågridarens däck. Från de blöta seglens nederkanter droppade vatten. De flesta i besättningen var vid det här laget genomblöta. Detta bekymrade dock inte kapten Gannima. Hon var snarare nöjd, eftersom de gjorde god fart, troligen närmare sju knop. Med den här sydliga vinden skulle de nå Talon redan under morgondagen.

Mörka moln hade börjat torna upp sig i söder. Det såg verkligen inte speciellt lovande ut.

Efter ytterligare en timmes segling hade vinden friskat i ytterligare. Vågorna hade blivit markant större och de största sjöarna slog över fören och spolade över de hala däcksplankorna. Styrmannen hade sett till att seglen reducerats.

Plötsligt ropade utkiken: "Land ohoj!"

Gannima tittade fundersamt på sin styrman. Hon hade förstått att de seglat snabbt, men att det gått så snabbt var förvånande – för att inte säga oroväckande.

Styrmannen tänkte uppenbarligen samma sak och ropade till henne "Rhungsjön är förrädisk så här års!"

Hon nickade och torkade bort det stickande saltvattnet från sitt ansikte. Riskerna fanns att de hade navigerat fel och befann sig utanför en okänd och förädisk kuststräcka. Hur mycket hon än ville det skulle de aldrig hinna nå land innan mörkret föll.

"Vi kan inte riskera att angöra land efter mörkrets inbrott. Vi får vänta ut natten till havs", sade hon till slut.

"Aj-aj, kapten!". Styrmannen gav snabbt order till sin besättning. Manskapet klättrade upp i riggen för att ta ner de blöta seglen.

VIND OCH FARTYGSMANÖVRER

SEGEL HAR I årtusenden brukats för att framdriva allt från små båtar till stora fartyg. Vissa av principerna är enkla, medan andra är mer komplexa. Avsikten är inte att lära ut segling utan bara orientera läsaren om de mest grundläggande principer som används för att driva fram ett fartyg med vindens hjälp.

Vindriktningar

Det är inget märkvärdigt med att ett segelfartyg kan ta sig fram med vinden kommande bakifrån, men det är kanske inte lika självklart att ett fartyg kan segla mot vinden. Först och främst måste man konstatera att inget fartyg kan segla direkt mot vinden. De flesta fartygstyper har däremot möjligheten att segla snett mot vinden.

På denna sida följer en beskrivning av de huvudsakliga riktningarna. Som hjälp finns det en illustration nedan som betydligt underlättar förståelsen.

Läns: Vinden kommer in rakt bakifrån. De flesta fartygstyper seglar mycket bra i läns. Det är dessutom bekvämt och vinden känns heller inte så påfrestande. Om det går höga vågor kommer fartyget omväxlande klättra upp på vågen för att sedan surfa ner för vågen i något högre fart.

Slör: Vinden kommer snett bakifrån. Med denna vind går det som fortast, i vissa fall fortare än med läns. Vid kraftig sjögång händer det dock lätt att fartyget slirar (åker slalom upp och ned

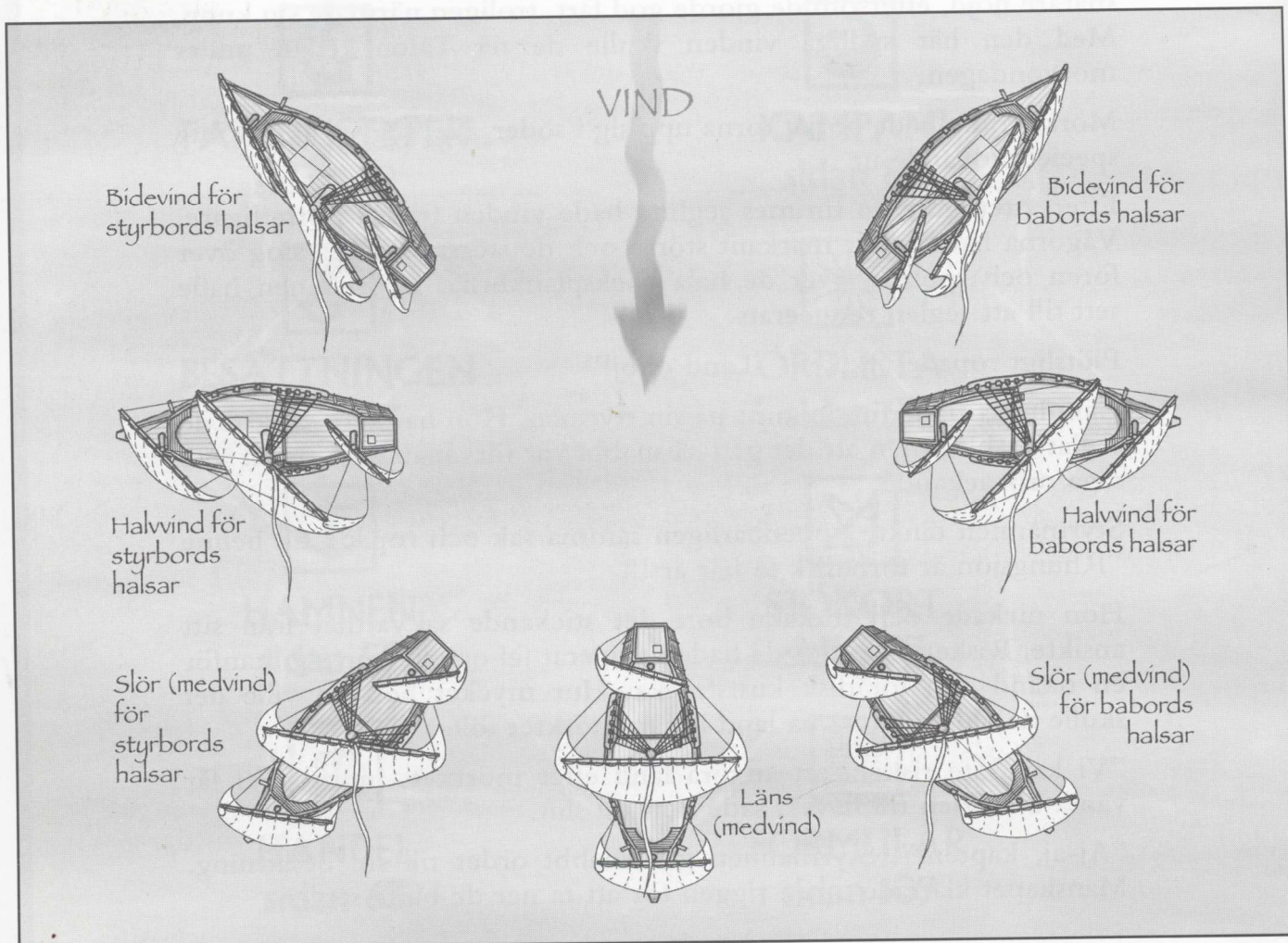
på vågorna som kommer snett bakifrån) vilket kan vara ganska påfrestande både för fartyg och besättning.

Halv vind: Kallas det när vinden kommer in från sidan. De flesta fartygstyper kan segla ganska bra i denna riktning. Vid kraftig vind kommer dock fartyget luta en del och dessutom kommer det gunga om det går stora vågor.

Bidevind: Vinden kommer i in snett framifrån. De flesta fartygstyper har möjlighet att segla i denna riktning, även om det sällan går speciellt snabbt. Om man seglar omväxlande för babords halsar och styrbords halsar (se bild) så kallas detta att 'kryss'. På så sätt kan man faktiskt ta sig fram rakt emot vinden (även om man gör det genom att sick-sacka sig fram).

Stick i stäv: Fartyget har fören direkt mot vindriktningen. Inget fartyg kan segla i denna riktning. Snarare kommer fartyget börja driva sakta bakåt.

Regel tekniskt finns bara tre vindriktningar som man kan segla med, nämligen bidevind, halv vind och medvind. Som en förenkling så räknas både slör och läns som 'medvind'.



Manövrer

Att segla är inte bara att åka rakt fram. Det finns ett antal manövrer man kan göra. Normalt krävs inga färdighetsslag även om det förutsätter att rorsman har färdigheten Sjömannaskap. I krävande situationer kan spelledaren dock kräva ett svårighetslag. Att tänka på vid all sorts manövrering är att fartyget bör ha fart. Det är möjligt att göra vissa manövrer genom att justera seglen, men rodet blir helt oanvändbart utan 'styrfart'.

Gira: Att gira med ett fartyg är detsamma som att svänga. När skeppet går för segel säger man antingen att man faller eller lovar (se nedan).

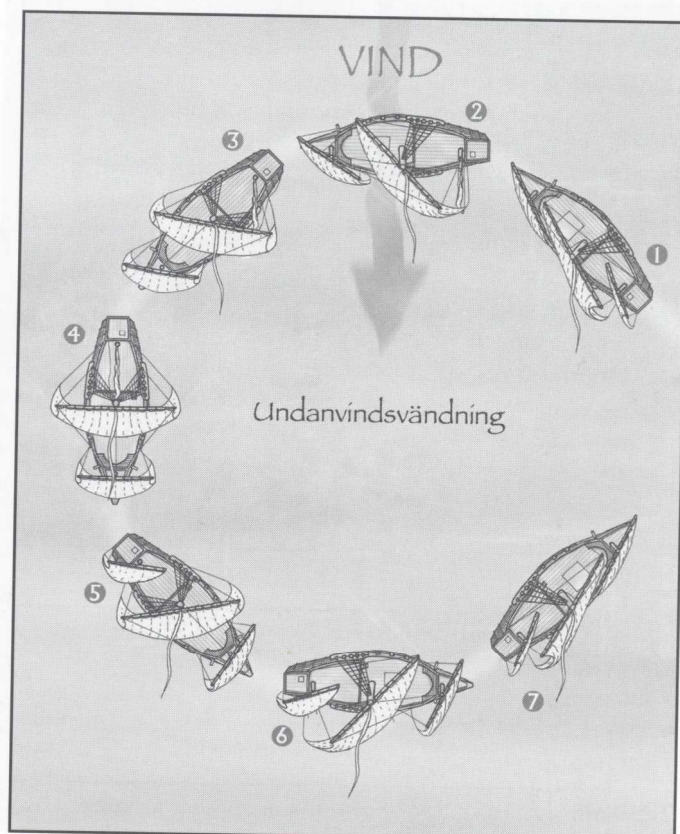
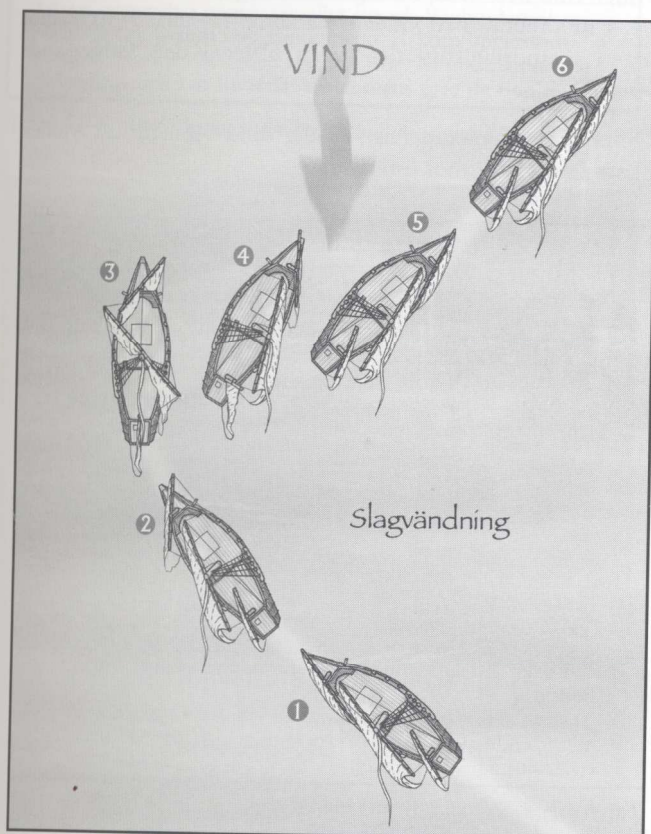
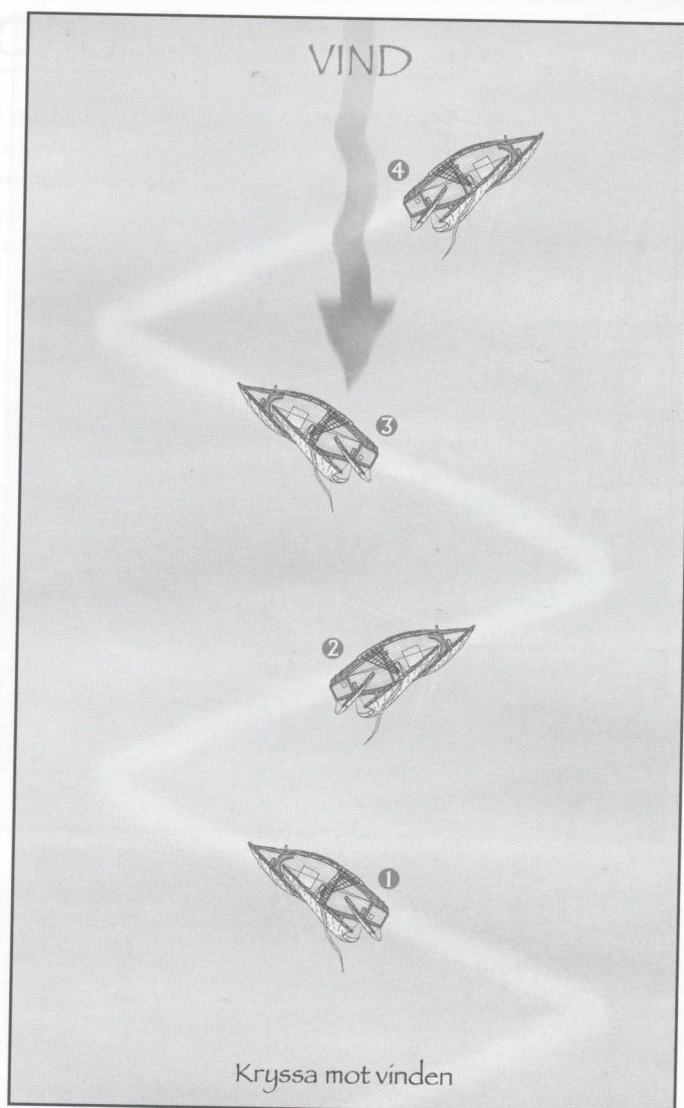
Lova: Att gira så att vinden kommer in mer från fören. Ett exempel är en gir från slör till halvvind. Normalt färdas fartyget fyra båtlängder för varje 45°-gir.

Falla: Att gira så att vinden kommer mer bakifrån. Ett exempel är en gir från halv vind till slör. Det går inte lika snabbt att falla som att lova, beroende på seglets och rodrets egenskaper. Normala färdas fartyget sex båtlängder för varje 45°-gir.

Slagvändning: Innebär att fartyget svänger mot vinden, exempelvis från bidevind för styrbords halsar till bidevind för babords halsar. Manövern kan ibland misslyckas.

Undanvindsvändning: Innebär en gir från slör på babords halsar till läns och vidare till slör på styrbords halsar (eller vice versa). Med ett råsegel är denna manöver mycket enkel att genomföra. Undanvindsvändningen gör att skeppet inte förlorar någon hastighet som vid slagvändning (se nedan).

Kryssa: För att ta sig mot vinden, är man tvungen att kryssa, vilket innebär att man slår (gör en slagvändning) med jämna mellanrum så att man seglar bidevind omväxlande med vinden från olika halsar.



VÄDER OCH VIND

VÄDERFÖRHÅLLANDENA OCH VINDARNA är den enskilt mest betydelsefulla faktorn en sjökapten måste ta hänsyn till. Stormar utgör en stor fara, även för de största skepp. Vindens riktning och styrka är dessutom avgörande för vart man kan segla och hur lång tid resan tar. För handelsfartyg kan detta fälla avgörandet mellan en lönsam och en olönsam resa. För örlogsfartyg kan dessa faktorer fälla avgörande i hela krig.

Vindstyrka

Slå Ob1T6 varje dygn för vindstyrka på tabellen SP-1. Tärningsslaget modifieras av årstiden enligt tabell SP-2 samt av vilket område man befinner sig på (se modifikation i ruttboken) sidan 100–101. Vindstyrkan kan ändras högst fyra steg från föregående vindstyrka. För floder och insjöar utan speciell markering på sjökortet gäller att slaget modifieras med -1. Resultat lägre än noll (<0) räknas som noll (0). Resultat högre än tolv (>12) räknas som tolv (12).

STY*	Benämning och effekt till sjöss
0	Stiltje: Spegelblank sjö. Dyningar kan förekomma om havet ligger öppet.
1	Nästan stiltje: Små fiskfjällsliknande krusningar bildas, men inget skum. Dessutom kan dyningar förekomma om havet ligger öppet.
2	Lätt bris: Korta men utpräglade småvågor som inte bryts. Dessutom kan dyningar förekomma om havet ligger öppet.
3	God bris: Vågkammarna börjar brytas vilket ger upphov till ett glasaktigt skum.
4	Frisk bris: Vågorna börjar bli långa och vita skumkammar är vanliga.
5	Styv bris: Vågorna är mer utpräglade och långa. Skumkammar bildas på alla vågor.
6	Hård bris: Vågorna byggs upp till berg. Vita skumkammar växer till större ytor.
7	Styv kuling: Sjön tornar upp sig och bryter. Skummet ordnar sig i strimmor i vindriktningen.
8	Hård kuling: Vågbergens längd och höjd är betydande. Skummet lägger sig i täta strimmor.
9	Halv storm: Vågbergens längd och höjd är stor. Skummet lägger sig i mycket täta strimmor.
10	Storm: Höga vågberg med långa brottsjöar, havsytan är i stort sett täckt av vitt skum som slits av vågtopparna.
11	Svår storm: Skepp försvinner helt bakom vågbergen. Havsytan är täckt av vitt skum, som även slits av vågtopparna, kraftigt försämrade sikt.
12	Orkan: Skepp försvinner helt bakom vågbergen. Havsytan är helt täckt av vitt skum, som slits av vågtopparna så att sikten skymms.

Tabell SP-1: Vindstyrka.

Årstid	Modifikation
Vår	0
Sommar	-1
Höst	+1
Vinter	+1

Tabell SP-2: Modifikation för vindstyrkan beroende på årstid.

Vindriktning

Vindens riktning är viktig för att avgöra hur snabbt ett segelfartyg kan segla i olika kurser. Det finns åtta olika vindriktningar (se tabell SP-3). Observera att vindarnas namn som anges i denna tabell inte har någon spelteknisk funktion. Se sidan 9 för en mer utförlig beskrivning av de olika vindarna. Relativ vindriktning beskrivs på sidan 10.

Vindriktning	Förkort.	Vindar
Nordlig vind	N	Boreas
Nordostlig vind	NO	Boreas och Euros
Ostlig vind	O	Euros
Sydostlig vind	SO	Euros och Notos
Sydlig vind	S	Notos
Sydvästlig vind	SV	Notos och Zephyros
Västlig vind	V	Zephyros
Nordvästlig vind	NV	Zephyros och Boreas

Tabell SP-3: De åtta vindriktningarna.

För att avgöra vilket håll det kommer att blåsa under det aktuella dygnet måste man först kontrollera 'vindens stabilitet' för det aktuella området i ruttboken. Detta värde kan variera mellan noll och fyra. Är värdet fyra (4) så blåser det alltid i den förhärskande vindriktningen. Är stabilitetsvärdet noll (0) så vrider vind helt slumpmässig. Nästa steg är att slå 1T6 på tabell SP-4 modifierat med vindens stabilitet. Resultat 7–10 medför ingen förändring om det redan blåser i den förhärskande vindriktningen.

Observera att exempelvis "västlig vind" innebär att vinden blåser från väster mot öster.

1T6*	Vindriktning
1	Vrider två steg medsols
2	Vrider två steg motsols
3	Vrider ett steg medsols
4	Vrider ett steg motsols
5	Samma som föregående vindriktning**
6	Samma som föregående vindriktning**
7	Vrider ett steg mot den förhärskande vindriktning
8	Vrider två steg mot den förhärskande vindriktningen
9–10	Vrider tre steg mot den förhärskande vindriktningen

* Till slaget läggs modifikation för vindens stabilitet (anges i sjökortet).
 ** Är det första gången man tar fram vindriktningen så antas 'föregående vindriktning' vara samma som den förhärskande vindriktningen i området.

Tabell SP-4: Förändring av vindriktning.

Våghöjd

I tabell SP-5 anges olika våghöjder och den grundläggande svårigheten för sjövärdighetsslaget. För att avgöra den aktuella dagens våghöjd måste man beräkna medelvärdet av föregående dags våghöjd och den aktuella dagens vindstyrka. Vet man inte våghöjden var dagen innan tar man bara dagens vindstyrka istället. Våghöjden modifieras med en speciell modifikation för det aktuella området som tas ur ruttboken. Till detta kommer modifikationer från tabell SP-6.

Vågor	Havsytan & våghöjd	Sjövärdighetsslag
0	Spegelblank (0)	-Ob6T6
1	Krusningar (0,1 m)	-Ob5T6
2	Smul sjö (max 0,5 m)	-Ob4T6
3	Svag sjö (max 1,5 m)	-Ob3T6
4	Måttlig sjö (max 3,0 m)	-Ob2T6
5	Grov sjö (max 4,5 m)	-Ob1T6
6	Mycket grov sjö (max 7,0 m)	±0
7	Hög sjö (max 11 m)	+Ob1T6
8	Mycket hög sjö	+Ob2T6
9	Extremt hög sjö	+Ob3T6
10	Våldsamt sjö	+Ob4T6
11	Mycket våldsamt sjö	+Ob5T6
12	Extremt våldsamt sjö	+Ob6T6

Tabell SP-5: Våghöjd.



Havets öppenhet	Modifikation
Öppet hav	±0
Större insjö	-2
Inomskärs	-3
Mindre insjö	-5
Större flod	-6
Uppgrundning*	+1

* Avser exempelvis grund, rev eller strand. Våghöjden ökar framför och ovanpå uppgrundningen. Bakom uppgrundningen minskar våghöjden med ett (-1). Modifikationen är kumulativ och kan användas tillsammans med de övriga.

Tabell SP-6: Modifikationer för beräkning av våghöjd.

Magi och väder

Det finns ett antal magiska effekter som kan påverka väder och sjögången, nämligen Stillhet, Vind och Lugna Vatten. Dessa effekter påverkar resultatet i tabell SP-1 och SP-5. För mer info se 'Mystik & magi'.

Inom Navaredyrkan finns det en helig ceremoni som heter 'Goda vindar'. Denna har förmågan att öka vinden lokalt runt fartyget med ett steg på tabell SP-1. Navaredyrkan har också speciella heliga föremål som kan lugna vågorna och minska vindstyrkan. Den heliga oljan tilldelas alla thalasser inom Navaredyrkan. Den har förmågan att sänka våghöjden två steg på tabell SP-5. Navares galjon tilldelas en navigator inom navaredyrkan. Den har förmågan att sänka vindstyrkan ett steg (-1) om den överskrider åtta (>8). Dessutom vrids vinden ett steg så att den blir mer akterlig. Mer info om Navare finns i 'Religioner: Gudarnas kamp'.

De fyra vindarna och monsunvinden

De fyra vindarna som styr över vädret har olika namn. Vissa folk ser dem som stora andar, det finns vissa sjömän dyrkar till och med dessa som gudar.

Boreas: Nordanvinden kallas Boreas och är en kall vind som blåser från den stora isvidderna i norr. Vinden anses hårda och stärka kroppen. Som sådan ses Boreas som den fördelaktigaste vinden. Tyvärr kommer Boreas med de kalla vinterstormarna som gör sjöfarten svårare. Kuberon, köldens gud, sägs vara fader till Boreas.

Notos: Sunnanvinden kallas Notos och anses av många som den minst hälsosamma vinden. Det är en varm vind från söder som anses bringa missväxt, svält och farsoter. Den bringar fuktiga vindar till många delar av Mundana och ger upphov till moln och regn.

Zephyros: Västanvinden kallas Zephyros. Den anses som en frisk vind som bringar hälsa åt varelser och växter. Ordspråket "frisk som en västanfläkt" är en typisk beskrivning av Zephyros. I Jargien kallas västanvinden Favonius och är varm vind som kommer från det förbrända Tarkas. Den ger en behaglig värme under de kallare delarna av året.

Euros: Ostanvinden kallas Euros. Den är för det mesta torr och oberäknelig, dock sällan speciellt stark och för som regel inga stormar med sig.

Monsun: Långt i öster är Notos känd under ett annat namn - 'monsun' (av cirefaliska 'mauszin' som betyder årstid). I denna skepnad ger den upphov till ofantliga skyfall som kan vara i veckor utan uppehåll.

Siktförhållanden

Siktförhållandena kan i många fall vara viktiga. De påverkar hur lätt det är att hålla utkik för att upptäcka, land, faror, andra skepp och att göra astronomiska observation som används för att bestämma fartygets position.

För att avgöra siktförhållandena slår man 1T100, lägger till Ob1T6 samt siktmodifikationen för det aktuella området (se ruttboken). Läs av resultatet på tabell SP-7.

1T100+Ob1T6*	Siktförhållande	Utkiksmod.**
1-90	Klart	±0
91-110	Dis	+Ob1T6
111-130	Dimma	+Ob2T6
131+	Tät dimma	+Ob3T6
* Till detta slag lägger man till den siktmodifikation som finns för det aktuella området i ruttboken se sidan 100-101.		
** Avser svårigheten för att gör observationer av solen, månen och stjärnorna för att fastställa positionen.		

Tabell SP-7: Siktförhållande.

Molntäcke

Hur mycket molntäcke det är påverkar dels hur mycket sol som tränger ner, men också hur lätt det är att göra astronomiska observationer för att bestämma fartygets position (se sidan 17 för mer info).

För att avgöra molntäckets omfattning slår man 1T100 på tabell SP-8, lägger till Ob1T6, den aktuella vindstyrkan samt siktmodifikationen för det aktuella området (se ruttboken).

1T100+Ob1T6*	Molntäcke	Observ.mod.**
1-90	Klart	±0
91-110	Lätt molnighet	+Ob1T6
111-130	Halvmulet	+Ob2T6
131+	Helmulet	Omöjligt
* Lägg till aktuella vindstyrkan och siktmodifikationen för det aktuella området (se ruttboken).		
** Observationsmodifikation som används då man gör astronomiska observationer för att fastställa positionen.		

Tabell SP-8: Molntäcke.

SEGLING

SEGLING ÄR DET absolut vanligaste sättet som fartyg framdrivs över Mundanas hav. Det finns visserligen galärer och mindre båtar som ros, men dessa är inte alls lika vanliga (regler för rodd presenteras på sidan 12). Segelsättningen och styrd kurs är de viktigaste faktorerna för att avgöra hur långt man kan segla den aktuella perioden och vilka risker man utsätter sitt fartyg för vid oväder. Val av dessa bör alltid ske med vindförhållandena som grund.

Order om segelsättning

Efter att vädret har bestämts för det aktuella dygnet/vakten så måste fartygets befäl bestämma vilka order som skall ges angående segelsättning och kurs för den kommande perioden. Normalt är det styrmannen som tar dessa beslut efter att kaptenen gett order om destination och rutt.

Beslut om segelsättning baseras på vindstyrka och vågförhållanden. Ju mindre segel som sätts desto långsammare seglar fartyget. Däremot blir sjövärdighetsslaget lättare ju mindre segel som är satta. Det hela är alltså en avvägning mellan fart och risk att skada fartyget (något som är speciellt viktigt vid oväder).

Det finns fyra olika nivåer på segelsättning: fulla segel, reducerade segel, revade segel och stormsegel. Fulla segel används i lätta vindar och innebär att alla tillgängliga segel är satta. Reducerade segel innebär att endast vissa segel är satta. Revade segel innebär att endast vissa segel är satta och att dessa segel är förminskade till ytan (antingen genom att de är uppbundna eller genom att man tagit bort bonnetterna).

Segelsättning	Fartmodifikation*	Sjövärdighetsslag	Sköraslag**
Fulla segel	—	±0	Ob3T6
Reducerade segel	-1 knop	-Ob1T6	Ob4T6
Revade segel	-2 knop	-Ob2T6	Ob5T6
Stormsegel	-3 knop	-Ob3T6	Ob6T6
* Farten kan inte minskas till lägre än noll.			
** Slås för att se om seglen håller.			

Tabell SP-9: Segling och modifikationer för beräkning av våghöjd.

Stormsegel innebär att man bara har ett eller två revade segel uppe i syfte att kunna styra fartyg på bästa sätt mot vågorna.

Seglingshastighet

Fartygets fart under segel är beroende på den relativa vindriktningen, fartygstypen, segelsättningen och den rådande vindstyrkan. Dessutom kan eventuella skador på riggen minska farten.

Första momentet är att avgöra den relativa vindriktningen, det vill säga från vilken sida av fartyget vinden kommer. Det finns fyra olika relativa vindriktningar: medvind, halvvind, bidevind och motvind (se sidan 6 för exempel). Spelledaren bestämmer vilken relativ vindriktning som gäller. För att bestämma detta måste man ta hänsyn till vilken kurs som styrs och den absoluta vindriktningen. Det är rimligt att ge spelarna en chans att modifiera kursen om en speciell relativ vindriktning är önskad.

Inga fartyg kan segla mot vinden (i motvind). Alltså finns det bara tre olika relativa vindriktningar som gör att seglen fylls och fartyget rör sig framåt. I faktarutan för den aktuella fartygstypen

finns tre rader med fartvärden (se sidorna 31–42). Det finns en rad för medvind, en för halvvind och en för bidevind. Använd den rad som överensstämmer med den relativa vindriktningen. Tag därefter den siffra på denna rad som motsvarar vindstyrkan. Om vindstyrkan exempelvis är fem så väljer man den femte siffran i listan.

Det framtagna värdet är fartyget seglingshastighet i knop – det vill säga hur många nautiska mil som tillryggaläggs varje timme.

Om fartyget har reducerade segel måste man sänka farten med den fartmodifikation som anges i tabell SP-9. Har fartyget skador på riggen så kan farten sänkas ytterligare.

Exempel:

Den tremastade vågridaren, Havssulan, seglar över Rhungssjön. En styv kuling (vindstyrka 6) blåser från syd. Kapten Lorgrim har gett order om att en rak östlig kust skall hållas. Vinden kommer alltså in rak från sidan, vilket innebär att den relativa vindriktningen räknas som 'halvvind'. En tremastad vågridare har följande seglingssegenskaper för denna relativa vindriktning: "Halvvind: 0-1-2-3-4-4-5-6-7-8-9-10". Det sjätte värdet (eftersom vindstyrkan är 6) anges som "4" i denna lista. Eftersom sjön är grov (våghöjd 5) har kapten Lorgrim valt att reducera segelsättningen något för att inte ta onödiga risker. Detta minskar farten med ett, från fyra till tre. Alltså är farten tre knop (tre nautiska mil per timme).

Längre seglats mot vinden [Frivillig regel]

För att förenkla beräkningarna av tiden då man har flera dagar av motvind kan spelledaren bestämma att hastigheten rakt mot vinden är lika med 0,7 gånger hastigheten för segling bidevind. Detta förutsätter att fartygstypen har relativt god höjdtagningsförmåga. Har fartyget dålig höjdtagningsförmåga måste faktorn sänkas ännu mer (för vissa typer nästa till noll).

Distans och tid

Loggad distans. Varje timmes segling innebär att man hinner lika många nautiska mil som farten mätt i knop. Under ett dygns segling (med konstant fart) hinner man alltså $(24 \times \text{fart})$ nautiska mil.

Tiden (i timmar) det tar att segla en viss rutt är lika med distansen (i nautiska mil) dividerat med farten (i knop).

Sjömil, nautiska mil och distansminuter

Den nautiska milen är den vanligast avståndsmåttet till havs. Den kallas också sjömil och motsvarar 1.852 meter. I reglerna används alltid den nautiska milen.

Inom den moderna sabriska navigationskonsten används dock ett nytt avståndsmått som kallas sabrisk distansminut. Detta mått är inte lika långt som den nautiska milen. Den sabriska distansminuten motsvarar en sextionedels grad vid ekvatorn (1.336 meter).

Sjövärldighetsslag

För att se om fartyget klarar hårt väder måste man slå ett Sjövärldighetsslag mot besättningens gemensamma färdighet (se sidan 47 för detaljer om hur detta värde beräknas).

Slå ett slag varje dag. Om antalet tärningar i sjövärldighetsslaget reducerats till noll (0) eller lägre behöver man inte slå sjövärldighetsslag. Slag för sjövärldighet skall också slås direkt då en ny rad i fartygets vattenfyllningssektion påbörjas.

Den grundläggande svårigheten är lika med fartygets sjövärldighetsslag. Denna finns angiven i faktarutan för den aktuella fartygstypen. Svårigheten modifieras därefter beroende på rådande våghöjden (se tabell SP-5) och om fartyget har reducerade segel (se tabell SP-9). Dessutom kan svårigheten öka om fartyget är skadat och har tagit in vatten (värdet fås från Vattenfyllningssektionen). Övriga modifikationer finns i tabell SP-10.

Lyckas slaget så händer ingenting speciellt.

Misslyckas slaget så får fartyget lika många kryss i skrovsektionen som effekten av sjövärldighetsslaget.

Fumlas slaget så sjunker fartyget.

Situation	Mod. för sjövärldighetsslag
Reducerade segel	–Ob1T6
Revade segel	–Ob2T6
Stormsegel	–Ob3T6
Driva vind för våg	+Ob1T6
Vattenfyllt skrov	+Mod. från vattenfyllningssektionen
Överlastat	+Ob1T6 för varje 10% överlast

Tabell SP-10: Modifikationer för sjövärldighetsslag.

Man över bord [Frivillig regel]

Spelledaren kan låta ett missat sjövärldighetsslag drabba besättningen. För varje effekt som sjövärldighetsslaget missades så drabbas 1% av besättningen (avrunda nedåt). Blir resultatet noll (0) så drabbas ingen sjöman. Exakt vad som händer med varje sjöman är upp till spelledaren. Följande kan användas om inspiration saknas: slå 1T6: 1–2 sjömannen skadas allvarligt, 3–4 sjömannen spolas överbord, 5–6 sjömannen dödas av en riggdetalj som faller ner. Gäller ej rollpersoner.

Skörade segel

Vid riktigt hårda vindar finns risk att seglen kan sköra (blåsa sönder). För att se om vinden lyckas med att blåsa sönder seglen slår man ett sköraslag mot den aktuella vindstyrkan. Svårigheten för sköraslaget får man från tabell SP-9 (beroende på segelsättningen). Blir slaget under eller lika med vindstyrkan så sköras seglen.

Då seglen sköras sätter man lika många kryss i riggsektionen som effekten av sköraslaget.

Observera att det bara är de segel som är satta som sköras. Har man reducerade segel eller stormsegel så finns det undanstuvade segel som fortfarande är hela. Dessutom är det brukligt att ha reservsegel att tillgå (detta räknas dock som extrautrustning). Tänk dock på att det inte är enkelt att byta segel i storm.

Driva vind för våg

Ett fartyg helt utan segel (om det inte finns roddare) förlorar helt sin styrförmåga och sägs driva vind för våg. Detta kan exempelvis inträffa om alla segel är förstörda (exempelvis i strid eller av hårda vindar).

Sjövärdsighetslaget blir en nivå svårare (+Ob1T6) och dessutom så driver fartyget i vindens (eller vågornas) riktning med en fart som motsvarar $(Våghöjd + Vindstyrka) \times 0,5 - 3$. Blir resultatet noll eller lägre ligger fartyget stilla.

Om det är tillräckligt grunt kan man naturligtvis kasta ankar. Fartyget måste ha tillräckligt med ankarkätting för att nå botten. Ett fartyg för ankar driver naturligtvis inte alls.

Underbemanning

Fartyget anses underbemannat om det finns färre besättningsmedlemmar ombord än vad fartyget skall ha (enligt den beräkning som gjorts då fartyget byggts). Effekten av att fartyget är underbemannat är att farten minskas med en knop (-1). Detta beror på att det inte finns tillräckligt med besättningsmän för att hantera seglen.

Om fartyget är kraftigt underbemannat (mer än hälften av besättningen saknas) så minskas hastigheten med två knop (-2).

Om mer än 90% av besättningen saknas så kan fartyget över huvud taget inte manövreras. I detta fall anses fartyget 'driva vind för våg' – se speciell regel om detta.

RODD

GALÄRER OCH MINDRE båtar är vanligen utrustade med åror. Fördelen att ro är att man är oberoende av vind och vindriktning. Detta är speciellt viktigt i sjöstrid och i trånga farvatten. Tyvärr kräver användandet av åror en relativt stor besättning. Dessutom får det inte gå för höga vågor. Galärer lämpar sig därför bäst inomskärs och i grunda vatten där vattnet ofta är lugnt. Speciellt på Igonhavet är galärer uppskattade för sina egenskaper.

Order om rodd

Det finns tre olika typer av rodd som befälet kan ge order om: 'kvarts rodd', 'full rodd' eller 'stridsrodd'. Skiljer sig i takten, hur många roddare per åra, hur långa årtag man gör och vilken roddställning som roddarna har (exempelvis stående eller sittande). Observera att segel inte kan användas samtidigt som fartyget drivs med åror.

Kvarts rodd: Detta är den normala rodden där hälften av roddarna omväxlande bemannar årorna. De främre roddarna kan då vila då de akte roddarna arbetar och vice versa. Genom att växla om kan fartygets ros under lång tid utan avbrott. Roddpassen är vanligtvis tre eller fyra glas (1,5–2 timmar).

Full rodd: Detta innebär att all roddare ror samtidigt. Brukar användas för kortare pass upp till två timmar, exempelvis då man går in i eller ut ur hamn, då man har motvind eller ofördelaktiga vågor.

Stridsrodd: Detta är den snabbaste roddtakten med full bemanning av årorna. Den kan bara bibehållas en kort tid (omkring 15 minuter) och används därför nästan uteslutande vid strid, exempelvis då fartyget utför en ramningsattack.

Fart för åror

De fartyg som är utrustade med åror finns en speciell rad i dess faktaruta som har rubriken "Rodd". Här anges tre värden: det första är 'kvarts rodd', det andra 'full rodd' och det tredje 'stridsrodd'. Dessa tre värden är den grundläggande roddhastighet i knop – det vill säga hur många nautiska mil som tillryggeläggs varje timme. Utöver detta modifieras farten beroende på våghöjd och vindförhållande (se tabell SP-11). Dessutom kan farten sänkas om det saknas roddare (exempelvis genom underbemanning eller förluster).

Omständighet vid rodd	Fartmod.
Våghöjd=3: svag sjö (1,5m)	-1 knop
Våghöjd=4: måttlig sjö (3,0m)	-2 knop
Våghöjd≥5: grov sjö eller värre (≥4,5m)	Rodd omöjlig
Motvind, Vindstyrka ≥3	-1 knop
Medvind, Vindstyrka ≥3	+1 knop

Tabell SP-11: Fartmodifikation vid rodd.

Underbemanning av roddare

Roddare kan saknas antingen på grund av medveten underbemanning eller på grund av att roddare dödas/skadats. Om det saknas roddare (en eller flera) så minskas farten med en knop (-1). Om det saknas mer än 50% av roddarna så minskas farten med två knop (-2). Saknas det mer än 90% av roddarna kan fartyget inte föras framåt alls.

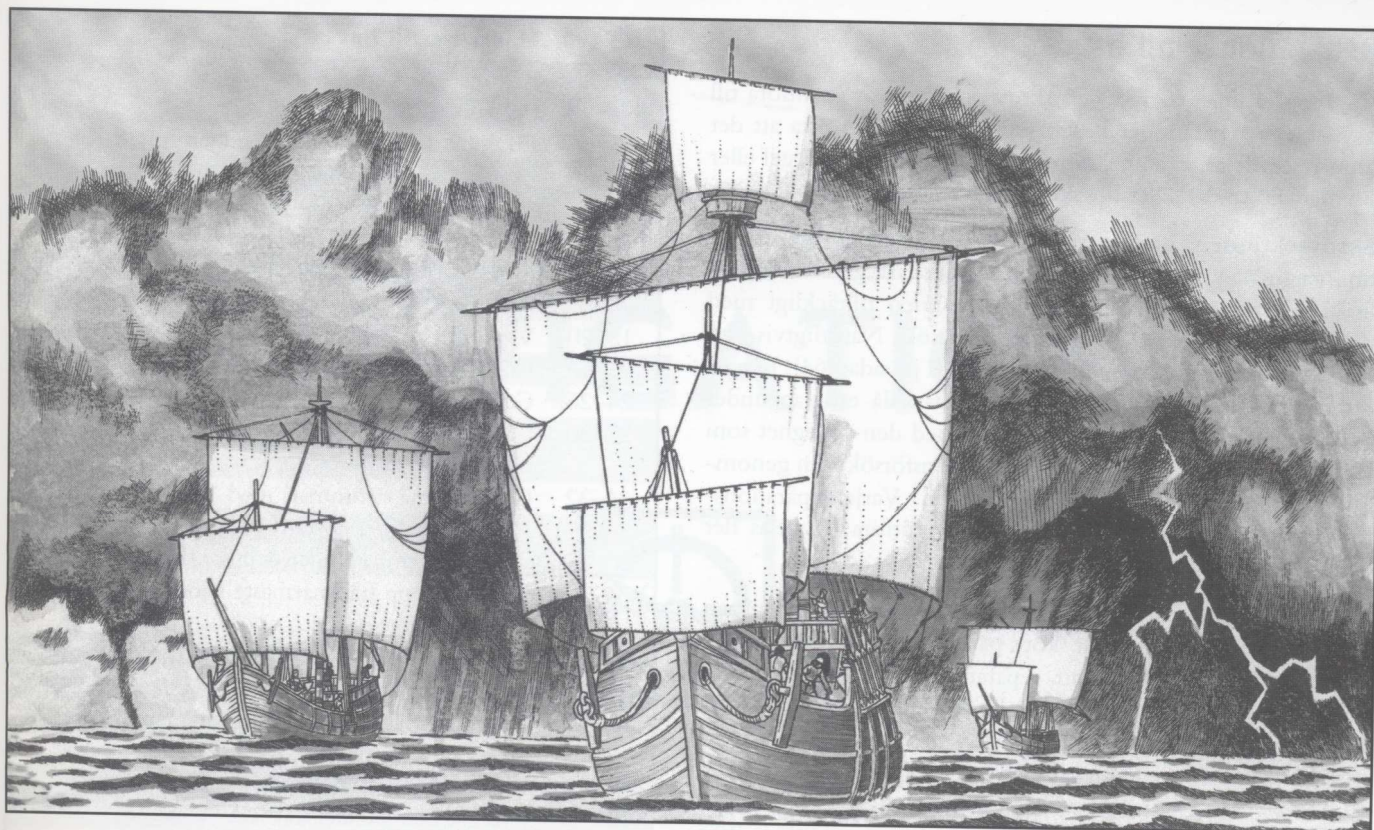
Tidvatten och strömmar

På många håll finns det tidvatten och strömmar. Tidvatten påverkar hur djupt vattnet är, men det skapar också strömmar som på vissa håll kan vara mycket kraftiga. Dessa tidvattenströmmar uppstår främst i flodmynningar, smala sund och i långa vikar.

Strömmar förekommer också naturligt ute på öppet hav och längs kuster. Ibland som 'floder' (ett slags tydliga stråk som inte är alltför breda). Att hitta till dessa kan öka fartygets fart.

Om ett fartyg går med strömmen lägger man till strömmens hastighet (i knop) till fartygets fart. Vid motström minskas fartygets fart med strömmens hastighet. Observera att strömmar kan vara så kraftiga att fartyget drivs baklänges.

Hur tidvatten fungerar i hamnar anges på sidan 58.



SKADOR PÅ SKROV OCH RIGG

FÖR ATT HÅLLA reda på hur mycket skada ett fartyg har fått finns det tre speciella skadesektioner (de fungerar ungefär som de vanliga skadesektionerna). Den första heter 'skrovsektion' och beskriver hur skadat skrovet är och hur mycket vatten som läcker in. Den andra sektionen är 'vattenfyllningssektionen' och beskriver hur mycket vatten fartyget tagit in. Den tredje är 'riggsektionen' och beskriver hur skadad fartygets rigg är.

Skador på skrovet

Fartygets skrovsektion används för att hålla reda på hur svårt skadat skrovet är och hur mycket vatten som läcker in. Fartyget har ett värde som heter skrovkolumner som visar hur många kolumner som får användas i skrovsektionen. De som inte får användas skall permanent strykas över. Antalet skrovkolumner är lika med $\text{Längd} / 5 + \text{Dräktighet} / 100$. Då ett fartyg blir skadat sätts kryss i skrovsektionen. Exakt hur många kryss som erhålls beror på typen av skada. Skrovsektionen påverkar inte sjövärdighetsslaget direkt utan ger istället upphov till läckage. För varje rad som påbörjas i skrovsektionen så erhålls ett kryss i vattenfyllningssektionen per timme.

Vattenfyllning

Fartygets vattenfyllningssektion används för att hålla reda på hur mycket vatten som läckt in. Ju mer vatten desto svårare blir sjövärdighetsslaget. Fartyget har ett värde som heter vattenfyllningskolumner som visar hur många kolumner som får användas i vattenfyllningssektionen. De som inte får användas skall permanent strykas över. Antalet vattenfyllningskolumner är lika med $\text{Dräktighet} / 100 + 5$. När en ny rad påbörjas skall ett sjövärdighetsslag slås (oavsett tidpunkt och väder). Se sidan 11 för mer info om hur sjövärdighetsslaget fungerar.

Skador på lasten [Frivillig regel]

Om ett fartyg vattenfylls så är risken stor att lasten tar skada. För varje ny rad som påbörjas så utsätts 10% av lasten för havsvatten. Huruvida lasten förstörs eller inte beror på vad det är för slags last – spelledaren får bestämma från fall till fall.

Riggskada

Fartygets riggsektion beskriver hur mycket skador riggen har. Med rigg avses segel, master, rår, fall, skot, brassar och så vidare. Skador på riggen gör att fartyget seglar långsammare. Fartyget har ett värde som heter riggkolumner som visar hur många kolumner som får användas i riggsektionen. De kolumner som inte får användas skall permanent strykas över. Antalet riggkolumner är lika med $\text{Längd} / 6 + \text{Antal master}$.

Segel kan skadas av hårda vinder, men även i strid. Då seglen skörs sätter man lika många kryss i riggsektionen som effekten av skörslaget (se sidan 11).

För varje påbörjad rad i riggsektionen så minskas fartygets fart med en knop (-1). Observera att fartminskning beroende på segel och riggskador inte gör sjövärdighetsslaget lättare. Minskas farten så mycket att fartyget inte längre rör sig fram så måste man använda reglerna för att 'driva vind för våg' (se sidan 12).

Reparationer till havs

Vissa reparationer av fartygets skrov och rigg går att utföra till havs. Dessa reparationer kostar inget, men kräver ofta att det finns reservdelar, exempelvis master, rundhult, extra segel eller timmer. Följande gäller för skrov- och riggsektionen:

Skrovsektionen: Varje reparationsförsök av skrovet förbrukar timmer (mätt i ton) som motsvarar 1% av fartygets dräktighet (mätt i läster). Normalt har timmermannen tillräckligt med timmer för att utföra två reparationsförsök. Naturligtvis kan man köpa mer timmer (se handelsreglerna på sidan 64). För att reparationsförsöket skall lyckas måste man slå ett slag under besättningens gemensamma färdighet (med den svårighet som fås ur skrovsektionen). För varje reparationsförsök som genomförs så återställs en rad i skrovkolumnen. Varje reparationsförsök tar två vaktpass för en person att utföra. Avdelas fler personer för reparationen så minskas tiden.

Riggsektionen: För att reparera riggsektionen krävs att man har extra master & rundhult (köps på varv, vanligen då fartyget byggs, se sidan 26). För att reparationsförsöket skall lyckas måste man slå ett slag under besättningens gemensamma färdighet (med den svårighet som fås ur riggsektionen). För varje reserv som man utnyttjar så återställs en hel rad i riggsektionen. Även om reparationen misslyckas så förbrukas en reserv. Varje reparationsförsök tar två vaktpass att utföra. För att reparera rigg, så krävs att minst en tiondel av besättningen hjälper till (det är tungt att lyfta upp nya delar i riggen). Dubblas antalet personer som arbetar med reparationen så tar det bara ett vaktpass.

Skörade segel

Har kryssen i riggsektionen uppstått på grund av att seglen skörades (se sidan 11) så kan dessa kryss återställas direkt om det finns extra segelställ ombord (se sidan 26). Byte kräver dock någorlunda lugna vindar. Eventuellt kan en svårighet tas från tabell SP-5. Slå mot besättningens gemensamma färdighet.

Länsa vatten ur fartyget

Varje 10% av normal besättningstorlek (avrundat uppåt) som avdelas för att pumpa eller ösa läns fartyget gör att ett kryss i timmen tas bort.

Reparationer i hamnen

Att reparera fartyget i ett varv är ett betydligt säkare sätt att laga fartyget. Det kostar 1% av fartygets byggkostnad att reparera varje rad i skrov- och riggsektionen. Tidsåtgången per rad kan beräknas genom att dividera fartygets dräktighet med hamnens storlek (HS). Avrunda uppåt. Mer om varvet finns beskrivet på sidan 57.

Händelser på havet [Frivillig regel]

Om spelledaren vill ha lite mer variation under resans gång kan tabell SP-12 användas för att ta fram en slumpmässig händelse till havs. Lämpligt är att slå varje dygn (eller möjligen något mer sällan). Slå om slaget om resultatet inte känns rimligt. Alternativt kan spelledaren välja en händelse från listan.

1T100	Händelse till havs
1-2	Coomarorna, undervattensfolket, begär tribut till deras gud för att släppa förbi fartyget.
3-6	En flock delfiner simmar med fartyget.
7-10	En tjock dimbank blockerar all sikt och gör navigation omöjlig.
11-15	En fiskebåt från ett närliggande land siktas.
16-17	Flygfiskar. Mängder med flygfisk träffar seglen och faller på däck. Ett välkommet kostillskott.
18-20	Vrakgods siktas flytande på havet.
21-23	Fångstfartyg. Ett fångstfartyg siktas på havet.
24-26	Gamla dyningar. Öka våghöjden två nivåer (+2).
27-30	Gynnsam vind. Vinden vrider upp till två steg så den blir mer akterlig.
31-32	Gynnsamma strömmar, med 1T6 knops fart.
33	Halkyoner. Skeppet förföljs av halkyoner, de skapar stiltje i området och kanske anfaller.
34-37	Handelsskepp från närmaste (sjöfarande) land siktas vid horisonten.
38-43	Handelsskepp från slumpvis valt land siktas vid horisonten. Spelledaren bestämmer vilket land.
44-45	Hägring. Något som verkar vara land eller ett skepp syns på avstånd, men försvinner sedan.
46	Jättebläckfisk. En jättebläckfisk tar sig nära fartyget och anfaller kanske.
47-51	Klart väder. Vädret är klart och friskt. Utkiks- och observationsmodifikationer blir båda ± 0 .
52	En väldig malström har uppstått på havet. Om fartyget kommer för nära måste man kämpa för att ta sig fri eller drunkna i djuget.
53-54	Melusinerna, ett av havsfolken, dyker upp. De kan eventuellt hjälpa till eller idka handla.
55-56	En liten del av besättningen är missnöjda med resan och försöker starta ett myteri.
57-59	Ogynnsam vind. Det vrider till motvind.
60-62	Motström med 1T6 knop.
63	Okänd ö. En liten och tidigare okänd ö siktas.
64-65	Omen. Ett gott eller ont omen uppenbarar sig.
66-68	Pirater. Ett piratskepp närmar sig.
69-71	Plötslig storm. En plötslig storm bryter ut.
72-73	Ett farligt rev siktas. Besättningen måste lyckas med ett färdighetsslag för att undvika revet.
74-77	En sjukdom bryter ut ombord.
78-79	En väldig sjögräskog gör rodd nästintill omöjligt. Seglingsfart minskas med två (-2).
80-81	En skeppsbruten upptäcks klamrande sig fast på drivande vrakgods eller en liten ö.
82-83	Ett skeppsvrak siktas, antingen drivande eller fast på ett grund, rev eller land.
84	Spökskepp. Ett underligt fartyg siktas. Underliga saker börjar hända på rollpersonernas fartyg.
85-88	Ett ihållande spöregn försvårar resan.
89-90	Fartyget glider in i ett stiltjebälte som håller i sig i Ob1T6 dagar.
91-93	Valar. En flock valar siktas.
94-97	Ett örlogsskepp från närmaste (sjöfarande) land siktas vid horisonten.
98-100	Örlogsskepp från slumpvis valt land siktas vid horisonten. Spelledaren bestämmer vilket land.

Tabell SP-12: Slumpmässiga händelser till havs.

KAPITEL TVÅ

NAVIGATION



LÅNGLOTSLÄRLINGEN EGIL VAR mycket stolt över sina beräkningar. Han hade på sjömilén när lyckats beräkna fartygets position. Långlotsen Hadar låg och sov, men det hindrade inte Egil från att väcka honom.

"Ah, hm... vad är det som är så viktigt att du måste väcka mig?" sade Hadar yrvaket samtidigt som han sträckte sig efter ett halvfullt krus med avslagen öl.

Nu skulle han minsann bevisa att hans gaggiga mästare hade fel då han inte tyckte han var redo för mästarprovet. "Jag har beräknat vår position exakt. Den är 80 sjömil vid den tolfte loxodromen."

"Låt mig se", sade den äldre Hadar.

Egil räckte triumferande över sina beräkningar till sin mästare.

Hadar drack ett par djupa klunkar ur sitt krus. Plötsligt spred sig ett roat leende över hans ansikte. "Enligt dina beräkningar skulle vi befinna oss mitt i den Momolanska öknén!"

"Vad... menar du?" Egil så uppriktigt förvånad ut.

"Du har följt helt fel loxodrom."

"Jamen, jag sa ju att jag följt den tolfte loxodromen från Calnia."

Hadar ställde ner kruset och harklade sig. "Detta sjökort råkar utgå från Ciremelo, inte Calnia. Något som du enkelt upptäckt om du studerat anteckningarna som den ärevärdige kartografen Durzejian gjort i det övre högra hörnet på kortet."

ATT HITTA RÄTT PÅ HAVET

NAVIGATION ÄR KONSTEN att hitta rätt på de vidsträckta haven. Det är en avgörande och livsviktig kunskap som inte bara behövs för att hitta rätt utan också för att kunna undvika grundstötning. Speciellt viktigt är navigationskonsten då man färdas över öppet hav där inga landmärken finns inom synhåll då man måste förlita sig på solen och stjärnorna.

Uppskattad och verklig position

Navigationsreglerna i denna bok används i huvudsak för att ta reda på avvikelser mellan rollpersonernas verkliga position och den beräknade positionen som rollpersonerna tror att de befinner sig på.

Navigationsreglerna är egentligen mycket enkla: Först beräknas den uppskattade positionen med hjälp av reglerna i kapitlet för sjöfart (se sidan 5). Spelaren eller spelledaren kan slå detta slag, det spelar ingen större roll vem som gör det. Därefter slår spelledaren ett dolt slag för färdigheten Navigation. Om detta slag misslyckas så uppstår ett navigationsfel vilket kommer att medföra att den verkliga positionen avviker från den uppskattade positionen.

Att navigera med land i sikte är betydligt enklare än att navigera över öppet hav där inga landmärken finns att tillgå. Därför finns det två olika regler för dessa två olika situationer:

Navigation med land i sikte

Så länge man har land i sikte är det relativt lätt att navigera, med undantag för okända farvatten. Om man känner till farvatten, landmärken, strömförhållanden kan man relativt enkelt ta sig fram. Känner man inte till farvattnen är det brukligt att ta ombord en lots med lokal kännedom. För att bestämma sin position då man befinner sig en bit från land kan man använda sig av pejlskiva och kompass för att ta ut positioner. Dessutom kan man komplettera med död räkning (se 'navigation på öppet hav', nedan).

För att se om ett navigationsfel uppstår slår spelledaren ett dolt slag för färdigheten Navigation. Svårigheten för slaget anges i tabell SP-13.

Lyckas slaget så stämmer den uppskattade positionen överens med den verkliga positionen. Observera att alla eventuella tidigare navigationsfel korrigeras – navigatören vet nu exakt var fartyget befinner sig.

Om slaget misslyckas så uppstår ett navigationsfel vilket kommer att medföra att den verkliga positionen avviker från den upp-

skattade positionen. Felet som uppstår är 5% av den tillryggalagda sträckan för varje effekt som slaget mot Navigation fick. Slå därefter ett slag på tabell SP-16 för att avgöra i vilken riktning felet uppstår. Observera att flera navigationsfel i rad kan ackumuleras till ett större fel, ända tills ett slag för Navigation lyckas och navigationsfelet försvinner helt.

Även om det är lättare att navigera med land i sikte, är det samtidigt mer riskabelt eftersom felnavigation lätt kan medföra en farlig grundstötning. Grund tenderar att finnas inom synhåll för land, även om de naturligtvis i vissa sällsynta fall kan finnas grund mitt ute till havs. Se sidan 18 för regler om grundstötning.

Navigation på öppet hav

Att navigera över öppet hav är betydligt svårare än då man har land i sikte. Man är då tvungen att använda sig av död räkning, vilket innebär att man uppskattar farten, kursen och tiden för att beräkna den nya positionen. Dessutom uppskattar man strömförhållandena och korrigerar för detta. Ett annat stort problem är att alla navigationsfel ackumuleras. Det är först då ett landmärke kommer i sikte som navigationsfelet kan korrigeras helt och den korrekta positionen fastställas.

Precis som vid navigation med land i sikte skall spelledaren slå ett dolt slag mot färdigheten Navigation. Svårigheten för slaget anges i tabell SP-14.

Lyckas slaget stämmer den uppskattade förflyttningen överens med den verkliga förflyttningen. Om ett landmärke sikts kommer dessutom alla eventuella tidigare navigationsfel att korrigeras – navigatören vet nu exakt var fartyget befinner sig. Befinner sig man på öppet hav utan landmärken så kvarstår tidigare navigationsfel.

Misslyckas slaget så finns en avvikelse mellan den verkliga och den uppskattade positionen. Observera att flera navigationsfel i rad kommer ackumuleras till ett större fel. Detta gäller även om man skulle lyckas med slag mot Navigation i ett senare skede. Felet som uppstår är 5% av den tillryggalagda sträckan för varje effekt som slaget mot Navigation fick. Slå därefter ett slag på tabell SP-16 för att avgöra i vilken riktning felet uppstår.

Navigation med land i sikte	Svårighet
Välkända farvatten	Ob1T6
Sjökort/ruttbeskrivning	Ob2T6
Främmande farvatten	Ob3T6
Helt okända farvatten	Ob4T6
Ingen kompass/pejlskiva	+Ob1T6
Dålig sikt	+Utkiksmodifikation*
* Se tabell SP-7. Observera att man kan använda reglerna för navigation på öppet hav om man vill istället.	

Tabell SP-13: Svårighet att navigera med land i sikte.

Navigation på öppet hav	Svårighet
Grundläggande svårighet	Ob3T6
Kompass i nakterhus	-Ob1T6
Ingen kompass alls	+Observationsmod. *
Inget timglas/tidmätare/logg	+Ob1T6
Sjögång (våghöjd 4-7)	+Ob1T6
Kraftig sjögång (våghöjd 8+)	+Ob2T6
Strömmar (okända)	+Ob1T6
* Se tabell SP-8.	

Tabell SP-14: Svårighet att navigera utan land i sikte.

Astronomiska bedömning av latitud

Som komplement till den döda räkningen vid navigation på öppet hav kan man använda astronomiska observationer för att bestämma på vilken ungefärlig latitud (nord-sydlig breddgrad) man befinner sig på. Detta kan vara till mycket stor hjälp vid längre resor över öppet hav.

Astronomiska observationer kan bara utföras då himlen är någorlunda klar. Vid mulet väder är denna metod omöjlig. Metoden går ut att bedöma solens höjd över horisonten mitt på dagen då den står som högst. På natten kan man också göra observationer av stjärnor på motsvarande sätt, även om detta är lite svårare. Man kan göra astronomiska observationer mitt på dagen och mitt på natten. Man behöver inte ha någon tidmätare för att veta när dessa tidpunkter infaller eftersom himlakroppen som skall observeras då står som högst på himlen. Följaktligen behöver man bara mäta himlakroppens högsta position.

Spelledaren slår ett slag för Navigation eller Astrologi (valfri färdighet kan användas). Svårigheten för slaget fås ur tabell SP-15.

Lyckas slaget avslöjar spelledaren den verkliga breddgraden. Observera dock att varje breddgrad är 43 sjömil (80 km) bred, så noggrannheten på det som spelledaren avslöjar behöver inte vara så stor. Slå 1T6: blir resultat 1-3 så anges den breddgrad som går söder om fartygets verkliga position och blir resultat 4-6 så anges den breddgrad som går norr om den verkliga positionen.

Misslyckas slaget så ändras den bedömda breddgraden med en grad per effektsteg. Fumlas slaget så lyckas man inte genomföra någon observation överhuvud taget.

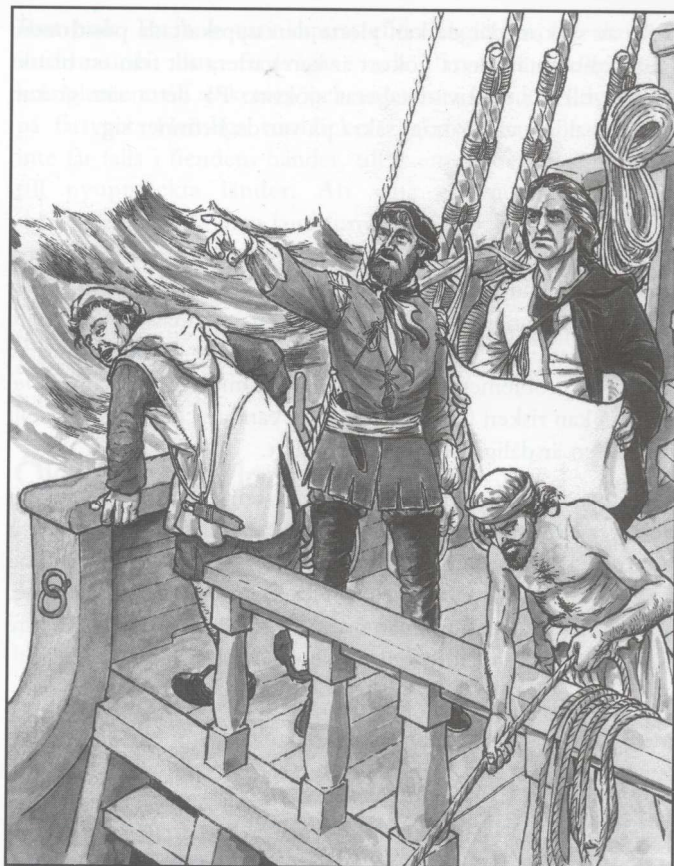
Rollpersonerna kan använda den uppskattade latituden för att kontrollera sin beräknade position.

Astronomiska observationer	Svårighet
Solhöjdsräkning	Ob3T6
Stjärnhöjdsräkning	Ob4T6
Astrolabium	-Ob1T6
Kvadrant	±0
Korsstav	+Ob1T6
Grov sjögång (våghöjd 8+)	+Ob1T6
Molntäcke	+Observationsmod.*
* Se tabell SP-8.	

Tabell SP-15: Svårighet att navigera med land i sikte.

1T10	Slumpmässig riktning
1	Nord
2	Nordost
3	Ost
4	Sydöst
5	Syd
6	Sydväst
7	Väst
8	Nordväst
9-10	Slå om slaget *
* Vid viss sorts navigation (exempelvis på öppet hav) kan man alternativt låta '9' vara öster och '10' vara väster.	

Tabell SP-16: Slumpmässiga riktningar till sjöss.



Källor till navigationsfel

Vid död räkning, då man uppskattar kurs, fart och tid för att beräkna positionen, finns det tre huvudsakliga källor till fel:

Felaktig bedömning av kursen: Kursen uppskattas vanligen med kompass eller med astronomiska riktmärken. Om fartyget seglar så gör avdriften ofta att kursen inte stämmer exakt med den kurs kompassen visar. Fel uppstår också på grund av att kompasser ofta har missvisning och att det inte alltid är lätt att läsa av en primitiv kompass.

Felaktig bedömning av tillryggalagd distans: För att beräkna den tillryggalagda distansen måste man veta dels hur många knop fartyget gör och dels hur lång tid som har förflutit. Båda dessa faktorer kan uppskattas fel. Loggen är inte helt tillförlitliga och tidmätningen både då loggen kastas och då den längre tiden mäts kan vara felaktig.

Okända strömförhållanden: Detta är en av de svåraste felkällan att eliminera. Strömmar kan gå i alla riktningar och därför de ge upphov till fel både i uppskattningen av kurs och tillryggalagd distans.

Utöver dessa felkällor finns det många andra som kan förekomma, exempelvis felräkning, felaktiga kartor, felaktig utrustning och så vidare.

Plottning av position

Spelledaren bör kontinuerligt plotta skeppets verkliga position på en sjökort. Det kan vara lämpligt är att markera den nya positionen med ett kryss och dra ett streck från den tidigare positionen. Lämpligt är att spelarna också har tillgång till någon

form av sjökort där de kan plotta den uppskattade positionen. Hur rudimentärt detta sjökort är kan variera allt från ett blankt papper till ett relativt detaljerat sjökort. På detta sätt så kan spelarna aldrig vara riktigt säkra på var de befinner sig.

Angöra land

Om man kommer från öppet hav in mot en kust så kallas detta att 'angöra land'. Så fort land sikts så ropas "land ohoj". Det första som man ser är normalt sett en grå massa utan några detaljer. Att exakt veta var på kusten man har kommit är ett av de största problemen för alla sjöfarare. Om man seglar in på fel ställe så kan risken för grundstötning vara mycket stor, speciellt om sikten är dålig och vädret är dåligt.

Kan man hitta landmärken längs kusten blir det naturligtvis enklare. I många ruttböcker finns det enkla skisser på kustens kontur (eller 'förtoning') på olika plaster. Vidare kan det finnas fyror och vårdkasar med eldar som markerar vart man skall. Risken för falska vårdkasar finns dock alltid – vrakplundrare finns längs många av Mundanas kuster.

För att lyckas identifiera vad man befinner sig så får man slå ett Navigationsslag enligt reglerna för 'navigation med land i sikte'.

Grundstötning

För att undvika att fartyget går på grund måste styrmannen (eller den som är vakthavande) lyckas med ett slag mot färdigheten Sjömannaskap. Om man befinner sig med land i sikte slår man ett slag per vaktpass. På öppet, men grunt, hav räcker det med ett slag per dygn. På områden utan grund behöver man naturligtvis inte slå alls.

Slå ett slag mot styrmannens färdighetsnivå i Sjömannaskap. Svårigheten anges i tabell SP-17. Lyckas slaget så undviker man grundstötning. Misslyckas slaget så går fartyget på grund. Fartyget får då kryss i skrovsektionen. Antalet kryss är lika med fartygets fart (i knop) multiplicerat med våghöjden (från tabell SP-5). Fumlas slaget går fartyget på grund och sjunker.

Situation för grundstötningslag	Svårighet
Område utan grund	Inget slag
Område med få grund	Ob1T6
Område med grund	Ob2T6
Område med många grund	Ob3T6
Segling på öppet hav *	-Ob1T6
Missat Navigationsslag	+Ob1T6
Extra utkik samt lodning **	-Ob1T6
Kontinuerlig lodning	-Ob1T6
Sjögång (våghöjd 4+)	+Ob1T6
Siktförhållande	+Utkiksmod.

* Det räcker om man slår ett slag per dygn (istället för per vakt).

** Fartygets fart reduceras till en knop.

Tabell SP-17: Svårighet att undvika grundstötning.

Ankring

För att eliminera risken för grundstötning kan fartyget ankra. För detta krävs att det är tillräckligt grunt (vilket det ofta är då man är orolig för grundstötning). Genom att ankra kan man fördröja seglingen genom farliga vatten tills omständigheterna är mer gynnsamma (exempelvis mindre sjögång eller bättre sikt). Eventuellt kan man Sjövärdighetsslag mot kaptenens Tur för att se om ankaret hållet. Håller ankaret inte så går det förlorat.

NAVIGATIONSMETODER

IDETTA AVSNITT BESKRIVS de vanligaste navigationsmetoderna som används på Mundanas hav. Det har inte så mycket att göra med regelsystemet. Anledningen till att de tas upp är snarare för att ge lite färg åt rollspelet ombord och som intressant information åt den intresserade läsaren. Spelledaren kan naturligtvis låt rollpersonerna använda utrustningen i rollspelet om det känns lämpligt.

Navigationshjälpmedel

De viktigaste navigationshjälpmedlen är kompassen, loggen, lodet, pejlskivan, astrolabiet och timglasets. Till detta kommer naturligtvis sjökort och ruttböcker. Även tubkikaren kan var till användning, men räknas mer till hjälpmedel för att identifiering och inte så mycket för navigation.

Kompass: Kompassen är förmodligen det viktigaste instrumentet för navigering till sjöss. Det består antingen av en roterande skiva eller av en nål som rör sig ovanför en skiva. Kompassen är indelad i fyra kardinalriktningar: nord, ost, syd och väst. Mellan dessa finns så kallade halvstreck: nordost, sydost, sydväst och nordväst. När det i reglerna anges hur mycket riktningen ändras i 'steg' så avses dessa åtta riktningar. Sabrisk och cirefaliska kompasser är ofta mer detaljerade och indelade i 32 streck. Mellan kardinalriktningarna och

halvstrecken finns det även kvartsstreck: nordnordost, ostnordost, ostsydost, sydsydost, sydsydöst, västsydväst, västnordväst, nordnordväst. Det finns dessutom ytterligare åtta streck mellan de ovan angivna riktningarna. Själva kompassen är på större fartyg inbyggd i ett speciellt nakterhus som även rymmer belysning i form av en vaxljus eller oljelampa.

Logg: Ett instrument som används för att uppskatta fartygets fart. Loggen består av en brädlapp som är knuten till en lina upprullad på en rulle. På linan finns knopar (med 15,43 meters avstånd). Brädlappen kastas ut från fartygets akter och man räknar helt enkelt hur många knopar som hinner passera ut från rullen under de 30 sekunder det tar för timglasets sand att rinna ut. Antalet knopar är fartygets fart. Därav namnet knop.

Lod: Ett instrument som används för att mäta djupet och botten beskaffenhet. Lodet består av en blyklump som är häng

i ena änden och fäst i ett rep i andra änden. Hålet fylls med talg eller vax varpå lodet kastas från fören. När lodet når botten så läser man på speciella markeringar (omväxlande tyg, läder och rep) på lodet hur djupt vattnet är. När man hissat upp lodet kan man dessutom utröna botten beskaffenhet, exempelvis om det är sand, grus, lera, gytta eller snäckskal (känner man farvattnen kan detta ge information om var man befinner sig).

Pejlskiva: Ett instrument som används för att ta ut bäringar (det vill säga riktningar) till olika landmärken. Det finns ett flertal olika användningsområden, exempelvis triangulering där man tar bäringarna till två (eller fler) kända landmärken och ritar in dessa på sjökortet varvid man får fram en position. Ett astrolabium kan användas som pejlskiva om det hålls horisontellt.

Astrolabium: Ett astrolabium är en vinkelskiva som används för att bestämma solens, månens eller polstjärnans höjd över horisonten. Mätningarna görs vanligen då himlakroppen i fråga står som högst på himlen. Med hjälp av tabeller kan man sedan beräkna vilken latitud man befinner sig på – det vill säga hur många grader man befinner sig från ekvatorn. Om man mäter polstjärnans (Polaris) höjd över horisonten får man direkt fram latituden utan att behöva ta till några tabeller. Astrolabiet kan se ut på många olika sätt. De mest avancerade har speglar så man kan sikta mot horisonten och solen/månen samtidigt.

Kvadrant: En enklare variant av astrolabiet som består av en kvarts cirkelskiva. Ena kanten riktas mot den himlakropp vars höjd man vill mäta. Från hörnet hänger ett lod som markerar himlakroppens höjd på en gradskala. Nackdelen med kvadranten är att synen lätt tar skada om man tittar direkt mot solen (vilket är nödvändigt för att använda en kvadrant).

Korsstav: Ett enkelt alternativ till astrolabiet. De enklaste består av en stav med en tvärså som går att flytta – en så kallad korsstav. Man siktar från ena änden av staven. Horisonten hålls vid den undre delen av tvärsåen medan himlakroppen vid den övre. Längs staven finns en skala där man kan läsa av himlakroppens höjd. Korsstaven fungerar bra på nordliga breddgrader där himlakroppen inte är speciellt högt upp på himlen. Vid ekvatorn är dock korsstaven betydligt svårare än en kvadrant (eller astrolabium) att använda.

Timglas: Tidmätare bestående av ett dubbelglas med en smal midja. I timglasen finns vanligen pulveriserad marmor som kokats i vin och torkats i solen. Det finns två olika typer som används till sjöss, dels ett där sanden tar 30 sekunder att rinna igenom (används för loggen) och dels ett där det tar en halv timme (används för att slå glas i skeppsklockan).

Jhoszon: En invecklad och dyrbar cirefalisk uppfinning som används istället för timglas. Består av en apparat vari pulveriserad rökelse läggs i en labyrinthliknande spår. När rökelsen brunnit slut så slår en klocka ett förutbestämt antal slag. Rökelsen tillverkas av kåda och kärnved från örträdet som växer på de meloriska öarna.

Sjökort: Sjökortet är kanske det viktigast hjälpmedlet av alla. Det består av en karta över haven och kuster. Farleder finns ibland utsatta, likaså farliga vatten. Hur detaljerade och exakta sjökort är varierar extremt mycket. Bra sjökort kan vara mycket värdefulla, samtidigt som billiga sjökort kan vara så gott som oanvändbara.

Ruttbok: En bok vari kapten eller långlotsen antecknar all information om färdvägar och farvatten. Utgör ett komplement till sjökortet och anses vara bland det dyrbaraste på fartyget. Hemliga ruttböcker beskriver handelsrutter som inte får falla i fiendens händer, till exempel beskrivande rutter till nyupptäckta länder. Att sälja en sådan ruttbok är inkomstbringande men landsförräderi.

Tubkikare: Ett utmärkt hjälpmedel för att hålla utkik efter landmärken, grund och andra fartyg. Tubkikaren är inte speciellt effektiv och fungerar dåligt då ljusförhållandena är dåliga. Tubkikaren är dessutom svår att använda från ett rullande fartygsdäck.

Övriga navigationsmetoder

Havets egenskaper, dofter, dyningar, fåglar och havets djup, vilket man kan mäta genom lodning, vattnets färg som ofta påverkas av utlopp från floder, är andra faktorer som kan användas för navigering. Dessa metoder är inte de mest pålitliga, men kan fungera som ett gott komplement, speciellt för att finna land innan de syns.

Havets färg: Att iakttä havets färg och dess skiftningar kan under gynnsamma förhållanden fungera som ett hjälpmedel i navigeringen. I norr har havet en lägre salthalt på grund av de ständigt smältande ismassorna. Kalla sydgående strömmar är ofta gröna i olika nyanser till skillnad från de varmare strömmarna från söder som är mer blåaktiga. Det öppna havets gröna eller mörkblå färg antar ofta en ljusare färg då vattnet grundar upp. Likaså kan det vara brunaktigt långt ut från kusten där det finns flodmynningar. Sandstränder kan också färga havet. Metoden kräver oftast god kännedom om de områden och hav man färdas över.

Dofter: Dofter kan vara till hjälp då man angör land. Dofter kan komma från eldar, stränder, blommor, lövsprickning och kan från land föras långt ut över haven. Land bör då finnas någonstans i lovert. Även havet kan ha en särpräglad doft. Dofter är ofta som starkast när sikten är som sämst (exempelvis i dimma, regn och under nattetid).

Fåglar: Närvaron av fåglar gör att man kan sluta sig till att det finns land i närheten. För att få reda på riktningen till land kan man observera fåglarna flygriktning. Man kan även ha medhavda fåglar (exempelvis duvor) som släpps fria för att se vart de flyger. När de ser land flyger de ofelbart i denna riktning. Ser de inte land, brukar de landa på fartyget igen.

Molninformationer: Moln har en tendens att forma sig och stanna kvar över bergiga öar och kuster och på detta sätt visa att det finns land bortom horisonten. Även över låga öar kan speciella molninformationer bildas.

Dyningar: På vissa håll, exempelvis i den stora arkipelagen, kan man navigera med hjälp av de interferensmönster som dyningarna skapar. Dessa mönster bildas då vågor som 'studsar' mot öar möts.

Havets djup: Om man vet havets djup på förhand kan man fastställa sin position genom att loda. Metoden är inte helt tillförlitlig och fungerar dock bara där vattnet är tillräckligt grunt för lodlinan att nå botten. Att loda djupet är också ett sätt som kan minska risken för grundstötning.

UTFORSKNING

BEHOVET AV ATT utforska det okända har varit en drivande kraft hos Mundanas folk sedan tidens gryning. Ifrån gamla dokument och runstenar går det att läsa om hur uråldriga civilisationer begivit sig på upptäcktsresor på både land och hav. Målen har varit olika – alltifrån religiösa budskap till erövringslusta, handelsrutter och lusten efter guld.

Upptäcktsresor

Upptäcktsresor sker sällan utan bidrag från en rik part, exempelvis ett handelshus, adelshus eller ett helt land. Målet är alltid att på något sätt tjäna pengar på resan, antingen genom att hitta nya, lönsamma, handelsrutter eller värdefulla fyndigheter där det kan upprättas en koloni.

Besättningen på dessa långa och farliga resor är sällan den bästa då erfarna sjömän vet vilka risker resan medför. Kaptenen är nödvändigtvis inte heller en erfaren sjöman utan drivs av en lusta efter rikedomar och politiska fördelar. Det är inte ovanligt att han är en köpman, soldat eller ädling. Under sitt befäl har han styrmannen som fungerar som den verkliga kapten när det gäller att navigera fartyget.

Många upptäcktsresor slutar med misslyckanden där skepp försvinner eller återvänder flera år senare tomhänta och med en decimerad besättning. Det finns dock andra som bringar in stora rikedomar och det är förhoppningen på dessa som driver handelshus och nationer att sponsra de äventyrslystna visionärer som drömmer om andra länder bortom haven.

Kartläggning

Att kartlägga kuster och farvatten är en viktig uppgift för alla långlotsar. Observationer under seglatsen kan föras in i ruttböcker och sjökort. Dessa kunskaper kan man sedan ha nytta av i framtiden. De kan också förmedlas eller säljas till andra.

Det största problemet är att man inte kan se speciellt långt till havs. Dessutom är det alltid besvärligt att med säkerhet fastställa den exakta positionen.

Vill man bara rita in var det finns land så kan man se relativt långt vid klart väder. Spelledaren kan beräkna avstånd till horisonten beroende på höjden (h) med följande formel: $0,54 \times \sqrt{h^2 + 9186 \times h}$. Uttrycket 'sqr' betyder kvadratroten. Svaret är i sjömil. Detta förutsätter klart väder och dagsljus.

Lite geografisk fakta om Mundana

Mundanas omkrets är 15.582 sjömil (motsvarar 28.858 km). Omkretsen uttryckt i sabriska distansminuter är 21.600 minuter (360 distansgrader \times 60 distansminuter). Detta motsvarar 10.800 fjärdingsvägar.

Ekvatorn löper genom södra kontinenten. Vändkretsarna ligger 25 grader norr och söder om ekvatorn. Colonan ligger 45 grader norr om ekvatorn, Tiban 22 grader 36 minuter norr, Calnia 39 grader 33 minuter norr, Talon 27 grader 45 minuter norr och Ciremelo 29 grader 42 minuter norr om ekvatorn.

Är man intresserad av att kartlägga detaljer som öar och flodmynningar måste man segla högst en sjömil från dessa. Vill man ha grund och djup markerade måste man segla långsamt och loda kontinuerligt. Detaljerad kartläggning är bara möjlig i dagsljus och under goda siktförhållanden.

All information om färdvägar och farvatten antecknas i ruttboken och på sjökorten av kaptenen eller långlotsen. Just ruttboken anses vara det mest värdefulla på fartyget. En kapten vill hålla hemligt de sjövägar som han funnit kan öka sin effektivitet på havet. Många skulle betala bra för en berest kapstens långbok.

Att bestämma longituden

Att bestämma ett fartygs latitud är relativt lätt. Däremot tycks det mer eller mindre omöjligt att bestämma longituden, det vill säga den väst-östliga positionen.

Många försök har gjorts för att lösa problemet med att räkna ut longituden. De flesta metoder går ut på att observera månen och andra himlakroppar. Inga astronomiska metoder är speciellt tillförlitliga och ingen används praktiskt.

Sabrierna skryter om att de kan mäta tiden nog med speciella 'kronometrar', men i praktiken växer felet i deras beräkningar 10-tals sabriska distansminuter varje dygn. Hur dessa kronometrar fungerar är okänt, många spekulerar i att det är någon form av magisk artefakt som drivs av kronotropiska filament – möjligen kan det eventuellt vara någon form av mekanisk apparat.

I praktiken så är svårigheten att mäta longituden inget större hinder för längre seglatser över Mundanas oceaner. Det flesta längre resor sker nämligen i öst-västlig riktning. Metoden som används går ut på att man först seglar söderut (eller norrut) till den breddgrad som destinationen befinner sig på. Därefter seglar man helt enkelt längs denna breddgrad (som är lätt att mäta) tills man kommer fram till destinationen (eller till en kuststräcka som man kan följa).

Väjningsregler

Fartyg med vinden in från babord väjer för fartyg med vinden in om styrbord. Om båda fartygen har vinden in från samma sida så väjer den som har vinden mest akteröver. (Styrbord är höger sida på fartyget och babord är den vänstra.)

Utöver dessa grundläggande regler är det brukligt att mindre fartyg väjer för större. Likaså skall fartyg som framdrivs med åror väja för seglande fartyg. I trånga passager håller man till höger, oavsett om man rör eller seglar. Sunt förnuft och försiktighet är nyckelord.

KAPITEL TRE

SKEPPSBYGGGE



UNGE HERR FREDERICK stod på en sågbock för att kunna se bättre över varvet. En febril verksamhet var igång. Mitt på varvsgården stod det största skepp som han hade sett. Skeppet var dock inte färdigbyggt. Kölsträckningen hade skett för en vecka sedan, men redan fanns flera stora spant resta.

Fredericks far, baronen av Dunbaton, var inbegripen i en diskussion med skeppsbyggmästaren. Frederick kunde knappt höra vad som sades eftersom hammarslagen från smedjan och oväsendet från tjogetals timmermän var öronbedövande. Skeppsbyggmästare pekade mot skeppet "Ett skrov måste ha följande egenskaper: sjövärdighet, lastförmåga och fart. Olyckligtvis så kommer de egenskaper som främjar dessa kvaliteter ofta i konflikt med varandra och skrovkonstruktion är en fråga om kompromisser."

"Jag antar att ni strävar efter att bygga fartyg som lastar mycket och som är snabbt." sade Fredericks far.

"Exakt. Den mest betydelsefulla faktorn i en fartygskonstruktion är förhållandet mellan längd och bredd. Ett högt förhållandetal skapar fartyg som är snabba men har mindre lastförmåga."

Frederick hoppade ner från sågbocken och frågade: "Kan man inte bara bygga större?"

Fadern såg strängt på Frederick, men skeppsbyggmästaren verkade bara glad för frågan och svarade: "Skrovets storlek begränsas av elasticiteten – allt för stora skepp sägs 'skjuta rygg', med vilket menas att kölen bågner och brister."

"Hur stora kan man bygga?" frågade Frederick.

"Gränsen för vad man kan åstadkomma med dagens skeppsbyggar-teknik torde ligga omkring 125 fot."

PLANERING OCH FÖRBEREDELSE

ATT BYGGA ETT fartyg är en komplicerad process som kräver noggranna förberedelser. Först skall fartyget formges enligt skeppsbyggnadskonsten alla regler. Då detta är klart kan skeppsbyggmästaren ge ett anbud på vad fartyget skulle komma att kosta och när det kan levereras. Inte förrän all finansiering och eventuella nödvändiga garantier är ställda kan beställaren räkna med att själva bygget av fartyget påbörjas.

Skeppsbyggnadskonsten

Skeppsbyggnadskonsten är en hemlighet som vaktas väl av skeppsbyggmästarna. Varje skeppsbyggare har speciella modeller som de behärskar. Dessa modeller är utprovade under lång tid – i många fall i flera generationer av skeppsbyggare. Detta sker genom att man tar efter de fartyg som visat sig vara sjödugliga, snabbseglande och lastdryga. Genom att endast göra mindre modifikationer på dessa fartygsmodeller har fartygstyperna sakta utvecklats och blivit bättre. Naturligtvis är det ingen som tar efter de fartyg som visat sig ha fel eller brister – däremot kan man ta lärdom av dåliga egenskaper om man vet vad som gett upphov till dem.

Skeppsbyggare använder inte ritningar för att bygga fartyg. Istället använder man 'bestick' – det vill säga mallar, förhållanden och tumregler. Fördelen med detta är att det enkelt går att skala upp olika dimensioner på fartyget.

Planering

Då en kund kontakter skeppsbyggaren för att beställa ett nytt fartyg, så är det första man måste bestämma vilken fartygstyp som man vill ha och hur många master det skall ha. Det finns en mängd olika fartygstyper som seglar på Mundanas hav, men de flesta skeppsbyggare behärskar bara ett fåtal av dessa. Variationerna är många även på ett nationellt plan – vill man exempelvis ha en sabrier måste man kontakta en sabrisk skeppsbyggare. Många fartygstyper används dock av flera olika länder. Vilka olika fartygstyperna som finns anges i tabell SP-20. I kapitel fyra på sidan 29 finns dessutom utförligare beskrivning av deras egenskaper och utseende.

Längd: Nästa steg är att bestämma hur långt fartyget skall vara från stäv till stäv. Varje fartygstyp är möjlig att bygga i olika längder. Vilket längdintervall man kan välja mellan anges i tabell SP-20 (meter används för alla längdmått). När skeppsbyggaren vet den önskade fartygstypen och den önskade längden kan en rad faktorer beräknas redan på ett tidigt stadium.

Bredd: Med fartygets bredd avser man den bredaste punkten på fartyget skrov. Det första man måste göra innan beräkningen är att ta fram faktorn B/L för den aktuella fartygstypen ur tabell SP-20. Bredden erhålles sedan genom att multiplicera fartygets längd med B/L-faktorn.

Djupgående: Med djupgåendet avser man avståndet mellan vattenlinjen och kölens djupaste del då fartyget är normalt lastat. Det första man måste göra är att ta fram faktorn D/B för den aktuella fartygstypen ur tabell SP-20. Djupgåendet fås sedan genom att multiplicera fartygets bredd med D/B-faktorn.

Dräktighet: Ett fartygs dräktighet är ett mått på dess volym och storlek. Dräktigheten mäts i läster. Dräktigheten beräknas

genom att multiplicera fartygets längd med bredden och djupgåendet, därefter multiplicerar man med 0,25. Formeln för dräktigheten blir alltså: $\text{Dräktighet} = \text{längd} \times \text{bredd} \times \text{djupgående} \times 0,25$. Avrunda nedåt, dock lägst till ett.

Besättning: Antalet besättningsmän som behövs för att bemanna fartyget beror på fartygstypen och dess dräktighet. Man börjar med att ta fram Besätt-faktorn ur tabell SP-20. Besättningens storlek beräknas genom att multiplicera dräktigheten med Besätt. Observera att resultatet avrundas uppåt. Mer om besättningen finns beskrivet på sidan 43.

Lastdryghet: Fartygets lastdryghet mäts i sabrisk ton och anger hur mycket last ett fartyg kan ta. Tag fram Lst-faktorn ur tabell SP-20. Lastdrygheten beräknas sedan genom att multiplicera dräktigheten med Lst. Avrunda nedåt.

Kostnad för planering och anbud

Skeppsbyggaren tar betalt för att planera och ge ett anbud för ett nytt fartyg. Detta kostar ungefär 10 silver per läst. Denna kostnad måste betalas med en gång och ingår inte i det slutgiltiga priset som beräknas senare. Vill man bygga flera stycken likadana fartyg behöver man dock inte betala för de efterföljande fartygen. Ett fartyg av 'standardmodell' kan också vara billigare, men vad som gäller är upp till spelledaren att bestämma.

Finansiering

Det finns få skeppsbyggare som kan tänka sig att påbörja ett fartygsbygge utan att först vara säkra på att kunden kan betala för sig i slutändan. För att övertyga skeppsbyggaren krävs bevis på att man är förmögen eller kan få ett lån. För att kunna säkerställa finansieringen måste skeppsbyggaren uppskatta hur dyrt fartyget kommer att bli. Detta sker genom att summera arbetskostnaden och materialkostnaden. Sammanfattning av olika kostnader finns i tabell SP-19.

Uppskattad arbetskostnad: Beräknas genom att lägga ihop fartygets längd med dräktigheten, multiplicera sedan denna summa med fartygets dräktighet och multiplicera sedan detta med 16. Formeln blir alltså: $\text{Arbetskostnad} = (\text{Längd} + \text{Dräktighet}) \times \text{Dräktighet} \times 16$.

Uppskattad materialkostnad: Beräknas genom att multiplicera längden med dräktigheten och sedan multiplicera detta med 40. Formeln är alltså: $\text{Materialkostnad} = \text{Längd} \times \text{Dräktighet} \times 40$.

Om det är örlogsflottan som beställer fartyget så brukar som regel flottan eller kungen garantera att fartyget betalas. Om skeppsbyggarens varv ligger i samma rike som den beställande örlogsflottan så har skeppsbyggaren inte så mycket val än att lyda order om han inte vill hamna i trubbel.

Egenskap	Enhet	Beräkning
Fartygstyp	–	Välj ur tabell SP-20
Antal master	st	Beror på fartygstyp*
Längd	meter	Välj inom tillåtet intervall*
Bredd	meter	$Längd \times B/L^*$
Djupgående	meter	$Bredd \times D/B^*$
Dräktighet	läster	$Längd \times Bredd \times Djupgående \times 0,25$
Besättning	man	$Dräktighet \times Besätt^*$
Lastdryghet	ton	$Dräktighet \times Lst^*$
Antal roddare**	man	Se tabell SP-21.

* Anges i tabell SP-20 för respektive fartygstyp.

** Gäller bara vissa fartygstyper.

Tabell SP-18: Checklista för konstruktion av fartyg.

Kostnad	Uppskattas till
Planering	$Dräktighet \times 10$
Arbete	$(Längd + Dräktighet) \times Dräktighet \times 16$
Material	$Längd \times Dräktighet \times 40$

Tabell SP-19: Uppskattade kostnader vid planeringsstadiet.

Storleksmått för fartyg och laster

Det finns två olika mått för fartygets storlek, nämligen dräktighet och lastdryghet. Dräktigheten mäts i läster och lastdrygheten i ton. Det är viktigt att inte blanda ihop dessa två värden eftersom de beskriver två olika saker och dessutom är olika stora.

Läst: Ett volymmått som används för att ange ett fartygs dräktighet (storlek). En läst motsvarar 16 tunnor (ca 2 kubikmeter). Den beräknas schablonmässigt som $längd \times bredd \times djupgående \times 0,25$. Avrunda nedåt. Observera att längdmåtten är i meter.

Sabriska ton: Ett viktsmått som motsvarar 24 centner eller 2400 pund (1090 kg). Används för att mäta fartygets lastförmåga (dödvikt). Ibland används sabriska ton även för att mäta ett fartygs displacement (fartygets vikt), men detta är ovanligt eftersom man sällan har behov av detta måttetal.

Fartygstyp	Master	Längd*	B/L**	D/B**	Besätt**	Lst**
Bridad (tirakisk)	3	20–28	0,30	0,28	0,35	1,5
Drakfartyg	2	23–28	0,25	0,28	0,5	0,5
Fiskeskuta	1	6–11	0,38	0,35	0,3	0,9
Flodbåt	2	5–7	0,44	0,15	0,4	1,8
Flodpråm	2	17–27	0,42	0,12	0,2	2,0
Gaffa (tirakisk)	2	13–19	0,28	0,35	0,25	1,0
Galloz (cirefalisk)	3	22–35	0,24	0,33	0,35	1,6
Jagol (tirakisk)	1	7–11	0,27	0,28	0,4	1,4
Jakt	2	12–17	0,18	0,40	0,4	1,0
Kaga (tirakisk)	1	19–23	0,21	0,35	0,35	1,0
Kagge	1	14–22	0,27	0,40	0,25	1,7
Karack, fyrmastad	4	26–37	0,28	0,36	0,3	1,4
Karack, tremastad	3	17–29	0,26	0,38	0,33	1,3
Lanacka (Múhad)	2	13–24	0,32	0,20	0,35	1,4
Lemirier (jargisk)	1	24–34	0,20	0,32	0,2	0,7
Rundskepp, ett däck	1	12–25	0,30	0,28	0,36	1,5
Rundskepp, två däck	2	25–36	0,25	0,32	0,38	1,6
Sabrier, tremastad	3	23–33	0,22	0,35	0,4	1,6
Sabrier, tvåmastad	2	17–25	0,20	0,40	0,4	1,5
Slup	1	8–14	0,35	0,24	0,35	1,2
Umbura (tirakisk)	1	27–37	0,18	0,30	0,2	1,0
Vågridare, tremastad	3	14–21	0,25	0,35	0,28	1,5
Vågridare, tvåmastad	2	11–16	0,24	0,32	0,35	1,4

* Vilka längder som är möjliga för den aktuella fartygstypen. Väljs då man skall konstruera ett nytt fartyg. Alla andra mått bestäms sedan utifrån detta.

** Används för att beräkna olika dimensioner på fartyget. För mer info se tabell SP-18.

Tabell SP-20: Olika fartygstyper och deras dimensioner.

Fartygstyp	Antal bänkpar*	Antal åror	Antal roddare
Umbura	$(Längd - 17) \times 1,8$	Bänkpar $\times 4$	Bänkpar $\times 4$
Kaga	$(Längd - 10) / 2$	Bänkpar $\times 4$	Bänkpar $\times 4$
Lemirier	$(Längd - 14) \times 1,5$	Bänkpar $\times 2$	Bänkpar $\times 4$
Slup	$(Längd - 5) \times 0,4$	Bänkpar $\times 2$	Ingår **
Flodbåt	$(Längd - 3) \times 0,5$ ***	Bänkar $\times 2$	Ingår **

* Avrunda nedåt. Viktigt att göra innan man beräknar åror och roddare.

** Roddarna ingår i besättningen (se tabell SP-18)

*** Avser egentligen antal bänkar eftersom varje roddare har två åror.

Tabell SP-21: Antal åror och roddare för vissa fartygstyper utrustade med åror.

För övriga beställare måste man antingen betala i förskott eller köpa en garanti av en finansman. Hela summan måste dock inte erläggas med en gång eftersom fartyget under byggnation utgör säkerhet för resterande belopp. Det krävs vanligen en förskottsbetalning eller garantier som täcker hälften av fartygets totala kostnad, eller (uppskattad arbetskostnad + uppskattad materialkostnad) $\times 0,5$.

Observera att den verkliga kostnaden oftast blir högre beroende på olika problem och på eventuell specialutrustning.

Garantier

En garanti kan köpas av kungen, rika adelsfamiljer, ett större handelshus eller en cirefalisk bankir. Priset på en sådan varierar, men spelledaren kan uppskatta kostnaden för garantin genom att bedöma hur stor risk den som ställer garantin anser det är att fartyget inte betalas. Om garantiställaren exempelvis anser att det är 8% risk för att fartyget inte betalas så kostar garantin 8% av det belopp som skall garanteras (detta är bara riktlinjer och

det verkliga priset kan variera beroende på förhandlingar, social status och personliga kontakter). Dessutom tillkommer ofta en administrationsavgift på 1% av totala kostnaden för fartyget. Garantin måste betalas direkt innan den kan användas.

Betalas inte fartyget då det är klart, så kan skeppsbyggaren sälja det till någon annan. Den som beställer utan att betala går miste om sitt förskott. Finns det garantier ställda så tvingas den som ställt dem att täcka underskottet i affären. Garantiställaren skickar sedan givetvis sina hårdaste indrivare efter den som beställde fartyget.

Uppskattad byggtid

I samband med att anbudet ges så uppskattas också byggtiden. Med hjälp av detta kan man ta fram ett datum då fartyget kan levereras. Byggtiden uppskattas genom att addera fartygets Längd och dess Dräktighet. Byggtiden anges i dagar. Observera att fartygsbyggen ofta kan bli förseende (mer regler om detta finns på sidan 26)

SKEPPSBYGGGE

ATT BYGGA ETT FARTYG är en tidsödande och komplex verksamhet. Större fartyg byggs på en stapelbädd eller brobänk. För dessa kan det behövas hundratals vagnslar med timmer som kommer från tusentals nedhuggna träd. Det första momentet är att bygga skrovet. Därefter sjösätts fartyget, varpå man kan bygga rigg, inredning och utrustning.

Kölsträckning och bygge av skrov

Det första momentet då man skall bygga ett skepp är kölsträckningen då kölen byggs av kraftiga ekstockar. I samband med detta byggs även förstäven och akterstäven. Nästa steg är att fästa bottenstockarna i kölen. Dessa sticker ut åt sidorna och är lika många som spanten skall vara. Ovanpå dessa i linje med kölen fästs sedan kölsvinet, en stock som förstärker kölen ytterligare och ger stabilitet åt spanten.

På bottenstockarna byggs sedan skrovet upp med hjälp av borden (plankorna som utgör skrovet) och spanten (fartygets 'revben'). Däcksbalkarna fästs med hjälp av stora knän mot spanten. Ovanpå däcksbalkarna läggs sedan däcksplankorna.

Det finns egentligen två olika metoder att bygga spanten och skrovet. Det äldsta sättet och som används för rundskepp, galärer, koggar och mindre båtar är att fästa borden (plankorna som utgör skrovet) en efter en och först därefter sätta fast spanten allt eftersom de behövs på insidan.

Den mer moderna metoden som används för karacker, sabrier och liknande går ut på att man monterar alla spanten först, så att man får något som liknar skelett, varpå man fäster borden utanpå denna ram av spant.

Timmer

Olika träslag används för olika delar av fartyget. Variationer finns också beroende vad för träslag som finns tillgängliga i närheten av varvet. Följande träslag är dock de vanligaste: Ek används för köl, kölsvin, stävar och bordläggning. Fur används

för master. Gran för rår och andra rundhult. Alm för block och taljor. Där det finns tillgängligt används mahogny, teak eller andra hårda träslag för den delen av bordläggningen som är under vattnet samt för däcksplankor. Det mjuka träslaget ceder används för övre delarna av skrovet och detaljer på insidan.

Olika delar av trädet används också för olika delar av fartyget. Långa raka stammar används för kölen, masterna och rårna. Trästycken som växt i böjar används för spant och för knän. På detta sätt erhåller man detaljer med största möjliga styrka.

Sjösättning

Då ungefär två tredjedelar av den totala byggtiden har gått är skrovet såpass klart att det är färdigt att sjösättas. Skrovet har då tjärats och mellan borden har man drivit in tjärat rep.

Sjösättningen sker genom att låta fartyget glida från den stapelbädd som det byggdes på, ner i vattnet. När fartyget väl är sjösatt och befunnits flyta gott, så förtöjs det längs en kaj så att man kan fortsätta arbeta med riggen och övrig utrustning.

Riggning

Då fartyget är sjösatt påbörjar man riggningen. Det innebär att masterna fästs i skrovet och att alla rundhult såsom övermaster, rår och bommar monteras på masterna. I samband med detta sträcks stag och vant för att riggen skall stå upp. Segel, block, taljor, skot, brassar och så vidare fästs och utprovas. Även på mindre fartyg är riggen en omfattande historia av linor och block. På stora fartyg är det en helt överväldigande ansamling.

Utrustning

Samtidigt som riggningen pågår så byggs också all inredning och alla utrustningsdetaljer, som lejdare, ankarspel, pumpar, eldstad, beslag och dekoration. Skrovet målas samtidigt i de färger som beställaren har specificerat.

Besättningsutrymmen

I den ordinarie utrustningen av fartyget ingår bostadsutrymmen för hela den ordinarie besättningen. Man behöver alltså inte utrusta skeppet med hytter för vare sig manskap eller befäl. Observera dock att man måste utrusta fartyget med extra bostadsutrymmen för all extra besättning och marinsoldater utöver den ordinarie.

Hur många hytter, skansar och dylikt som fartyget har finns angivet i beskrivningen för den aktuella fartygstypen.

Däcksbåtar

Större fartyg har alltid en eller flera båtar som kan sjösättas vid behov. Som regel ligger de surrade upp och ned på fartygets däck, men vid gott väder kan de också tas på släp. För att sjösätta en däcksbåt används änden på en rå som kran.

Antalet däcksbåtar som ingår är lika med antalet båtsmän som den normala besättningen har. Se sidan 44 och tabell SP-28 för mer information om hur många båtsmän som finns ombord. Har fartyget två båtar kallas de 'långbåt' och 'skeppsbåt'. Har fartyget tre båtar kallas de 'högbåt', 'långbåt' och 'skeppsbåt'. Dessa båtar ingår i priset som beräknas med de ordinarie reglerna.

Högbåten: Detta är den största båten och har plats för 8–12 roddare med varsin åra och en rorsman. Roddfart: 3–4–5 (se roddreglerna). Den används vid landsättning och för kortare turer i kustvatten. På valfångstfartyg finns ofta flera högbåtar.

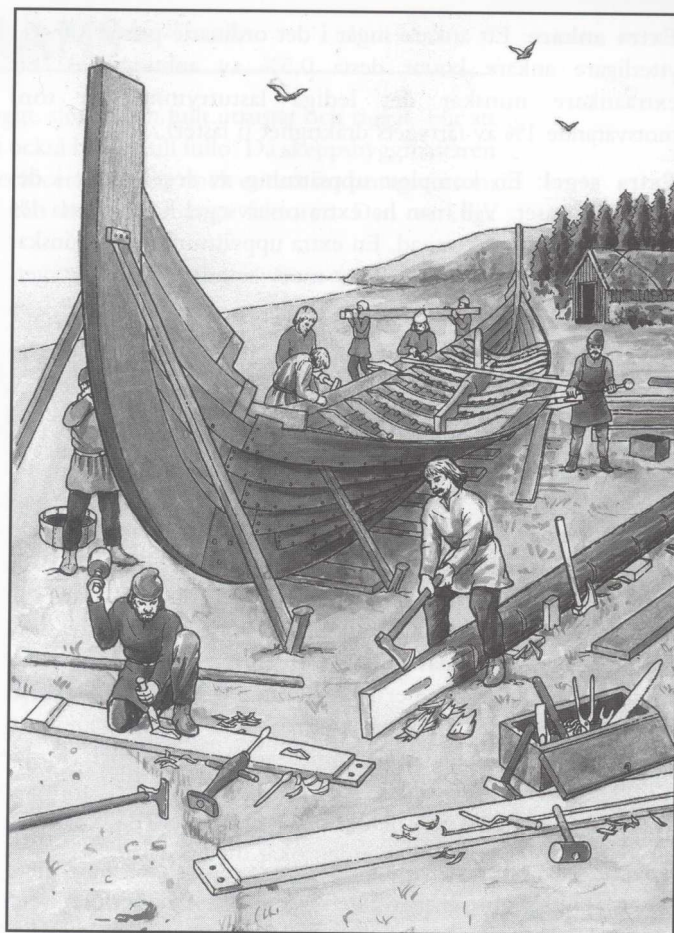
Långbåten: Detta är den näst största däcksbåten. Långbåten har plats för 6–8 roddare med var sin åra och rorsman. Roddfart: 2–3–5 (se roddreglerna). Den kan exempelvis användas vid landsättning eller som livbåt.

Skeppsbåten: Detta är den minsta typen av däcksbåt. Den kallas bara 'båten' om det är den enda däcksbåten på fartyget. Den har plats för 2–4 roddare med vardera två åror. Roddfart: 2–3–4 (se roddreglerna). Cirefalierna kallar den för 'jholle'.

Extra utrustning

Det går att installera många olika typer av extra utrustning och inredning. All extrautrustning kostar extra och reducerar dessutom det tillgängliga lastutrymmet. I många fall medför extra utrustning också att fartyget tar extra lång tid att bygga. Se tabell SP-22 för en sammanfattning av utrymmeskrav, kostnad och extra byggtid. Man kan inte välja mer extra utrustning än vad lastutrymmet medger. Lastdrygheten får inte underskrida noll. Här följer beskrivningar av möjliga tillval:

Hytter: Vill man kunna ta emot betalande passagerare kan det vara nödvändigt att bygga ytterligare hytter. Det finns naturligtvis andra situationer (exempelvis om man vill ha utrymme för höga officerare, för fartygets ägare eller liknande). En



dubbelhytt (två kojer) kostar 300 silver och minskar lastdrygheten med 3 ton. En enkelhytt (en kaja) kostar 200 silver och minskar lastdrygheten med 2 ton. Varje extra hytt gör att byggtiden ökar med en dag.

Cabin: Lyxhytt med bred kaja, bord, stol och skåp. Kostar minst 2.000 silver. Minskar lastdrygheten med 4 ton och gör att fartyget tar fem extra dagar att bygga.

Mäss: Om man har ytterligare befäl ombord, behövs en större eller flera mässar. För varje befälsperson som mässen skall rymma minskas lastutrymmet med 1 ton. Kostnaden är 100 silver per person. Byggtiden ökar dessutom med en dag.

Skans: Om ytterligare manskap skall medföras behövs extra skansar för dessa. För varje man minskas lastutrymmet med ett halvt ton. Kostnaden är 50 silver per man.

Baracker: Om fartyget skall medföra marinsoldater behövs baracker för dessa. Dessa är större än vanliga skansar eftersom marinsoldaterna vistas betydligt mer i sina utrymmen än vad manskapet gör. För varje marinsoldat som skall medföras minskas lastutrymmet med ett ton. Kostnaden är 50 silver per marinsoldat.

Stallar: Vill man medföra hästar (eller andra riddjur) så behövs stallar ombord. För varje häst minskas lastutrymmet med 4 ton. Varje stallplats kostar 100 silver att bygga och ökar byggtiden med en dag.

Slavhyllor: Vill man frakta stora mängder slavar, går det att bygga slavhyllor utrustade med kedjor och bojor. Varje plats minskar lastutrymmet med en fjärdedels ton och kostar 20 silver (mest för kedjorna och bojorna).

Extra ankare: Ett ankare ingår i det ordinarie priset. Önskas ytterligare ankare kostar dessa 0,5% av anbudspriset. Ett extraankare minskar det lediga lastutrymmet (i ton) motsvarande 1% av fartygets dräktighet (i läster).

Extra segel: En komplett uppsättning av segel ingår i det ordinarie priset. Vill man ha extra reservsegel kostar detta 1% av fartygets anbudskostnad. En extra uppsättning segel minskar det lediga lastutrymmet (i ton) motsvarande 3% av fartygets dräktighet (i läster).

Extra master och rundhult: Vill man ha reservmaterial för att kunna reparera master och rundhult till sjöss kan dessa medföras i lastutrymmet. Varje reservuppsättning kostar 0,5% av fartygets anbudskostnad. Samtidigt minskas det lediga lastutrymmet (i ton) motsvarande 2% av fartygets dräktighet (i läster).

Kastmaskiner: På fartyg som är längre än 10 meter kan man installera kastmaskiner: antingen en ballista eller esprignal. Båda sorterna kan skjuta spjut med eller utan eld. Ballistan kan dessutom skjuta kulor. Katapulter och trebucheter är för stora för att kunna användas effektivt på fartyg. Det går max att installera en kastmaskin per 10 meter fartyglängd. Ett fartyg på 24 meter kan alltså bära två kastmaskiner. Ballistan kräver 6 maskinister, minskar lastutrymmet med 6 ton och kostar 12.000 silver. Esprignalen kräver 4 maskinister, minskar lastutrymmet med 4 ton och kostar 8.000 silver. Båda typerna av kastmaskiner gör att byggtiden ökar med 5 dagar.

Torn: Det går att bygga extra höga torn i både fören och aktern. Dessa består av enkelt fackverk täckt med sköldar eller tunt plank. Torn utgör som regel en fördel i strid, speciellt för bågskyttarna. För varje torn som byggs minskas det lediga lastutrymmet (i ton) motsvarande 5% av fartygets dräktighet (i läster). Observera att det inte går att bygga mer än två torn på ett fartyg. Varje torn ökar byggtiden med 2%.

Skeppsbåt: En extra skeppsbåt minskar lastutrymmet med ett ton och kostar 1.000 silver.

Extra utrustning	Utrymme	Kostnad	Tid
Dubbelhytt	3 ton	300 silver	+1 dag
Enkelhytt	2 ton	200 silver	+1 dag
Cabin	4 ton	2.000 silver	+5 dagar
Mäss (per man)	1 ton	100 silver	+1 dag
Skans (per man)	0,5 ton	50 silver	–
Baracker (per soldat)	1 ton	50 silver	–
Stallar (per häst)	4 ton	100 silver	+1 dag
Slavhyllor (per slav)	0,25 ton	20 silver	–
Ankare	1% *	0,5% **	–
Segel	3% *	1% **	–
Master & rundhult	2% *	0,5% **	–
Kastmaskin: ballista	6 ton	12.000 silver	5 dagar
Kastmaskin: esprignal	4 ton	8.000 silver	5 dagar
Torn ***	5% *	2% **	+2%
Skeppsbåt	1 ton	1.000 silver	–
Långbåt	2 ton	2.400 silver	–
Högbåt	3 ton	3.500 silver	–

* Avser procent av fartygets dräktighet (i läster). Reducera lastutrymmet (i ton) med detta värde.

** Avser procent av den uppskattade kostnaden.

*** Max två torn (ett i fören och en i aktern).

Tabell SP-22: Extra utrustning, utöver den som redan ingår.

Långbåt: En extra långbåt minskar lastutrymmet med två ton och kostar 2.400 silver.

Högbåt: En extra högbåt minskar lastutrymmet med ett ton och kostar 3.500 silver.

Specialutrustning: Oavsett hur mycket extra utrustning vi skulle ta med i denna bok, så skulle det alltid finnas spelare som kommer på extra specialutrustning som vi inte tänkt på. Spelledaren får i dessa fall improvisera. Som tumregel så motsvarar ett ton ungefär två kubikmeter eller 1000 kg.

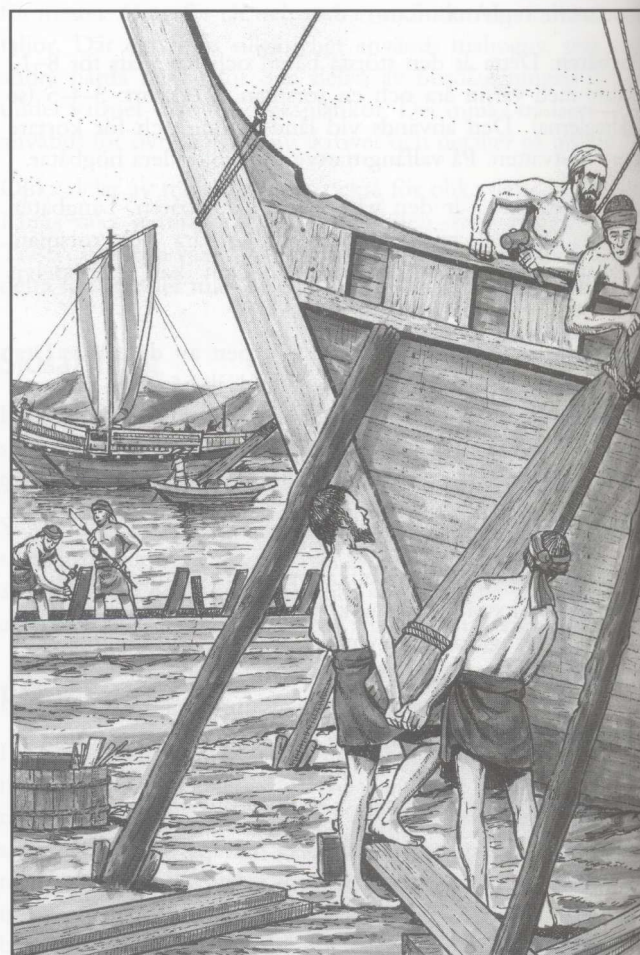
Förseningar och verklig byggtid

Risken att ett fartygsbygge blir försenat är ganska stor. För att se om några problem uppstår som kan försena bygget så slår man ett slag mot skeppsbyggmästarens färdighetschans i hantverksfärdigheten Skeppsbyggare. Svårigheten beror på fartygets storlek och varvets/hamnens storlek (se tabell SP-23).

Om slaget lyckas så hålls den beräknade tiden.

Misslyckas slaget så ökar byggtiden med 5% för varje effektsteg.

Fumlas slaget så har skeppsbyggaren blivit bankrutt: slå 1T100 för att se hur mycket av fartyget som är kvar att bygga (i procent). Alla pengar som har betalats på förhand går förlorade. Avgift för eventuella garantier går också förlorade. Beställaren äger nu det halvklara fartyget och kan låta en annan skeppsbyggare ta över det. Tänk på att det kanske inte finns fler skeppsbyggare i den aktuella hamnen. Är fartyget ännu inte sjösatt så går det heller inte att flytta det till en annan varv.



LEVERANS

LEVERANS AV FARTYG sker då det är färdigbyggt, sjösatt och fullt utrustat och riggat. För att beställaren skall få överta fartyget måste det också betalas till fullo. Då skeppsbyggmästaren gav anbud blev också ett leveransdatum specificerat. Det är dock endast undantagsvis som detta datum hålls. Förseningar är vanliga och kan bero på många faktorer. Den verkliga kostnaden för fartyget blir nästan alltid högre.

Slutlig kostnad

Det är absolut inget som säger att den slutgiltiga kostnaden blir densamma som man fick i anbudet. Förseningar kan göra arbetskostnaden dyrare. Extra utrustning som beställts ökar också priset. Eftersom orsakerna till detta nästan alltid ligger utanför skeppsbyggarens kontroll så kommer merkostnaden att drabba beställaren.

För att beräkna den slutgiltiga kostnaden måste man summera den slutliga arbetskostnaden, materialkostnaden och kostnaden för extra utrustning. Kostnaden är i silvermynt (denarer eller motsvarande).

Slutlig arbetskostnad: Arbetskostnaden beräknas på följande sätt: Verklig byggtid \times Dräktighet \times 16. Tänk på att den verkliga byggtiden inte är densamma som den beräknade byggtiden som togs fram i början av projektet.

Slutlig materialkostnad: Materialkostnaden beräknas enligt följande: Längd \times Dräktighet \times 40. Observera att materialkostnaden är densamma som beräknades vid projektets start (om spelledaren inte väljer att modifiera den av särskilda skäl).

Kostnad för extra utrustning: Denna kostnad tas fram genom att summera priset för all extra utrustning som valts.

Omständighet	Svårighet
Fartygets storlek 1–10 läster	Ob1T6
Fartyget storlek 11–50 läster	Ob2T6
Fartygets storlek 50–100 läster	Ob3T6
Fartygets storlek 101–200 läster	Ob4T6
Fartygets storlek ≥ 201 läster	Ob5T6
Hamnens storlek 1–2	+Ob1T6
Hamnens storlek 3–4	± 0
Hamnens storlek 5	–Ob1T6
Hamnens storlek 6+	–Ob2T6

Tabell SP-23: Olika svårigheter för att undvika förseningar under byggnationen.

Utebliven betalning

Fartyget levereras inte till beställaren förrän full betalning har erlagts (om inget annat har avtalats, exempelvis genom förlängd kredittid). Vad som händer med fartyget om betalning inte erläggs varierar, vanligen behålls fartyget av skeppsbyggaren.

Har en tredje part ställt garantier övergår fartyget till den som ställt garantierna samtidigt som garantigivaren erlägger resterande betalning. All förskottsbetalning från beställaren går som regel förlorade. Garantigivaren får därefter efter bästa förmåga försöka driva in den resterande fordran från beställaren. Fartyget bjuds normalt ut till försäljning.

Sjövårdighet och snabbhet

Det finns ett antal värden som är gemensamma för alla fartyg av en viss typ. Dessa värden anges i kapitlet med olika fartygstyper (det finns en ruta för varje fartygstyp). Här anges fartygstypen, sjövårdigheten samt tre rader med fartygets grundläggande fart i olika vindar.

Om fartyget är utrustat med åror anges också farten då det ros under olika omständigheter. Anteckna alla dessa värden tillsammans med fartygets övriga värden.

Skadesektioner

Varje fartyg har tre skadesektioner. Den första heter 'skrovsektion' och beskriver hur skadat skrovet är och hur mycket vatten som läcker in. Den andra sektionen är 'vattenfyllningssektionen' som beskriver hur mycket vatten fartyget tagit in. Den tredje är 'riggsektionen' som beskriver hur skadad fartygets rigg är (exempelvis segel, master, bommar och rår). Regler om hur dessa tre sektioner används finns på sidan 13. Antalet kolumner som får användas i varje sektion beräknas enligt formlerna i tabell SP-24, SP-25 och SP-26.

Skrovsektionen

$$\text{Skrovkolumner} = \text{Längd} / 5 + \text{Dräktighet} / 100$$

Tabell SP-24: Formel för att beräkna antal skrovkolumner.

Vattenfyllningssektionen

$$\text{Vattenfyllningskolumner} = \text{Dräktighet} / 100 + 5$$

Tabell SP-25: Formel för att beräkna antal vattenfyllningskolumner.

Riggsektionen

$$\text{Riggkolumner} = \text{Längd} / 6 + \text{Antal master}$$

Tabell SP-26: Formel för att beräkna antal riggkolumner.

Sjöprov

Innan ett fartyg kan tas i bruk måste beställaren låta det genomgå sjöduglighetsprov för att säkerställa att alla delar fungerar och att fartyget är sjövärdigt. Speciellt noga kontrolleras stabilitet, rigg och skrovet täthet. Dessa speciella egenskaper upptäcks vanligen vid sjöduglighetsproven. Tyvärr finns det inte mycket man kan göra åt negativa egenskaper då fartyget väl en gång är byggt. Sällan blir priset reducerat för eventuella brister.

Inget fartyg är det andra likt och därför kan spelledaren bestämma att den som byggt fartyget får slå ett slag på tabell SP-27 för fartygets speciella egenskaper. Om man bygger flera fartyg med samma konstruktion får alla fartyg samma egenskaper.

Namngivning av fartyg

Som regel döps fartyg till kvinnliga namn eller till namn som är könsneutrala. Undantaget är örlogsfartyg, pråmar, lotsfartyg och diverse olika typer av arbetsfartyg – dessa har ofta manliga namn eller namn som anspelar på positiva egenskaper.

Piratskepp har en tendens att ha blandade namn – man satsar ofta på namn som är skräckinjagande. Ibland har piratbesättningen kvar fartygets ursprungliga namn (om det är ett rövart fartyg), det anses nämligen av många att bringa otur att döpa om fartyg.

Sabrisk handelsfartyg har normalt namn som baserats på den heraldiska vapensköld som ägaren innehar. Sabrisk örlogsfartyg har ofta namn efter hertigdömen, grevskap, städer eller liknande. Dessutom lägger man till 'Hans Majestäts' innan namnet för att visa att fartyget tillhör den kungliga örlogsfloTTan.

Cirefaliska örlogsfartyg har ofta namn efter historiska cirefaliska adelsmän och adelskvinnor. Cirefaliska handelsfartyg har namn efter släktingar till ägarfamiljen som man vill hedra.

I Asharien får örlogsfartyg namn efter djur eller beskrivande adjektiv. För handelsfartyg finns ingen speciell namngivningsmetod, de kan heta allt möjligt.

Soldiska örlogsfartyg har en tendens att bli namngivna efter positiva personliga karaktärsenskaper eller religiösa företeelser. Soldiska handelsfartyg har nästan alltid kvinnliga namn.

I det jargiska kejsardömet har örlogsfartygen namn efter helgon och berömda historiska personer; kombinerat med den stad, provins, koloni eller organisation som finansierat fartyget (vanligen genom skatter), exempelvis 'Albergorius av Lagath'. Jargiska handelsfartyg får namn efter kvinnonamn på samma sätt, exempelvis 'Nadia av Pelm'. Bland de större handelshusen, med många fartyg, förekommer det att fartygen har ett kvinnonamn och ett nummer, exempelvis 'Arcadia IV'.

Målning och dekorationer

Fartyg kan målas och dekoreras på många olika sätt. Cirefaliska fartyg har som regel den mest utstuderade dekorationen och de starkaste färgerna. Inom handelsfloTTan finns lika många målningar som det finns fartyg. Den enda likheten är troligen att man föredrar dekorationer i guld och silver, speciellt på akterspegeln och på galjonen.

Mûhadinska fartyg brukar nästan alltid ha ett stort öga målat på förstäven så att fartyget skall kunna se den säkra vägen genom farorna som lurar på haven.

På örlogsfartyg används klara färger. På de flesta håll finns inga regler för vilka färger som skall användas – hur fartyget målas är upp till kommandören för eskadern eller amiralen. Den cirefaliska och jargiska örlogsfloTTan har dock en reglementerad målning: Cirefaliska örlogsfartyg är målade i svart och gult (undantagsvis vitt). Jargiska galärer är rödmålade med guld eller gult på dekorationerna (kejsrerliga fartyg är målade med blått).

Målningen är något som måste efterhållas ganska ofta eftersom färgerna som finns tillgängliga har en tendens att flaga av och blekna, speciellt i solen och i salta vindar. Att måla om fartyget varje år är ganska vanligt.

1T100	Speciella egenskaper hos fartyg*
1–5	Stabil. Höj sjövärdigheten med en nivå (+Ob1T6).
6–11	Lastdryg. Öka lastdrygheten med 20%, (multiplicera med 1,2). Avser lastdrygheten innan eventuella extra installationer.
12–17	Grundgående. Minska djupgåendet med 20% (multiplicera med 0,8). Dräktighet påverkas inte.
18–21	God seglare i lätt vind. Höj segelfaktor med ett (+1) för vindstyrka 2–4.
22–24	God seglare i måttliga vindar. Höj segelfaktor med ett (+1) för vindstyrka 5–8.
25–28	God seglare i hård vind. Höj segelfaktor med ett (+1) för vindstyrka 9–12.
29–32	God undanvindsseglare. Höj segelfaktor med ett (+1) för medvind, vindstyrka 2–12.
33–36	God sidvindsseglare. Höj segelfaktor med ett (+1) för halv vind, vindstyrka 2–12.
37–40	God bidevindsseglare. Höj segelfaktor med ett (+1) för bidevind, vindstyrka 2–12.
41–47	Lättskött. Besättning är 20% mindre än normalt (multiplicera med 0,8).
48–51	Tålig rigg. Fartyget har en extra kolumn i Riggsektionen.
52–55	Svårskött. Det krävs 20% större besättning än normalt (multiplicera med 1,2).
56–59	Starkt skrov. Fartyget har en extra kolumn i Skrovsektionen.
60–63	Tätt skrov. Fartyget har en extra kolumn i Vattenfyllningssektionen.
64–66	Rank. Sänk sjövärdighet med en nivå (–Ob1T6).
67–70	Vackra linjer. Värdet ökar med 20%, dock inte nypriset.
71–74	Ful. Värdet sänks med 20%, dock inte nypriset.
75–76	Dålig seglare i lätt vind. Sänk segelfaktor med ett (–1) för vindstyrka 2–4.
77–78	Dålig seglare i måttliga vindar. Sänk segelfaktor med ett (–1) för vindstyrka 5–8.
79–80	Dålig seglare i hård vind. Sänk segelfaktor med ett (–1) för vindstyrka 9–12.
81–82	Dålig sidvindsseglare. Sänk segelfaktor med ett (–1) för halv vind, vindstyrka 2–12.
83–84	Dålig bidevindsseglare. Sänk segelfaktor med ett (–1) för bidevind, vindstyrka 2–12.
85–88	Djupgående. Öka djupgåendet med 20% (multiplicera med 1,2). Dräktighet påverkas inte.
89–90	Svagt skrov. Fartyget har en kolumn mindre än normalt i Skrovsektionen.
91–92	Läckande skrov. Fartyget har en kolumn mindre än normalt i Vattenfyllningssektionen.
93–94	Svag rigg. Fartyget har en kolumn mindre än normalt i Riggsektionen.
95–98	Mindre felkonstruktion. Ombyggnad krävs +10% kostnad +10% tid.
99–100	Allvarlig felkonstruktion. Ombyggnad krävs +20% kostnad +20% tid.

* Om man bygger ytterligare fartyg av samma konstruktion som ett tidigare får de efterföljande fartygen samma egenskaper som det första.

Tabell SP-27: Fartygets speciella egenskap som upptäcks vid sjöprovet.

KAPITEL FYRA

FARTYGSTYPER



JAC STOD LUTAD mot relingen på akterdäcket och tittade ut över de långa dyningarna som kom från sydväst. Fartyget rullade kraftigt i den gamla sjön. Dörren till kaptenens kajuta öppnades och ut kom Maxander. Inifrån kajutan hördes irriterade svordomar. Maxander var blek i ansiktet.

"Att befälhavaren inte begriper att man måste segla snabbt till destinationen så att passagerarna inte skall behöva genomlida detta," stönade Maxander. "Vidare torde det vara självklart att man måste tvinga fartyget att ta sjön på ett tillfredställande manér."

Styrman tittade upp från sjökorten som han studerat och förklarade tålmodigt "Ett fartyg är ingen slav. Man måste göra det lätt för henne på sjön, och man får aldrig glömma att man är skyldig henne allt i fråga om omtanke, skickligt handhavande och kärlek."

Jac studerade Maxander nyfiket för att försöka gissa vad Maxander skulle hitta på för svar. Han behövde inte vänta länge.

"Det är överhuvudtaget obegripligt att inte galärer utnyttjas på detta hav. För ett antal år sedan då jag och min djupt hedrade fader färdades längs det jargiska kejsardömet's kust visade sig galären vara en fartygstyp med perfekt stabilitet och bekvämlighet för passagerarna. Vi skulle ha kunna slippa dessa obehagliga rullningar..."

Styrmannen avbröt Maxander "...om det nu inte varit så att det inte går att använda åror i dessa höga vågor..."

"Min gode herre, i detta fall råkar det förhålla sig på det sättet att jag faktiskt har erlagt en substantiell summa för att ni skall föra mig till min destination. Jag förväntar mig inte att behöva bli motsagd."

Nu fattade till och med styrmannen vart det barkade och svarade: "Ja du, du har nog rätt ändå. Jag föreslår att du tar upp det med kapten."

FARTYG I MUNDANA

PÅ MUNDANAS HAV seglar det många olika typer av fartyg. Många av fartygstyperna är i princip lika från land till land, men de flesta sjöfarnationer har också sina egna specifika skeppstyper, exempelvis den cirefaliska gallozen, det jargiska lemiriern, de unika tirakiska fartygstyperna och inte minst den berömda sabriern från Consaber. I kapitel beskrivs de vanligaste fartygstyperna. På sidan 21 finns regler för hur man bygger sina egna fartyg.

Fartygstyper

Det finns ett flertal olika fartygstyper i Mundana. Varje fartyg är som regel olikt alla andra, men de går ändå att inordna i olika typer. Det är sällan svårt att känna igen en fartygstyp även om alla fartyg som regel har unika detaljer, bygghetoder eller specialutrustning. Fartygstyperna i detta kapitel är ordnade i bokstavsordning så att det skall vara lätt att hitta.

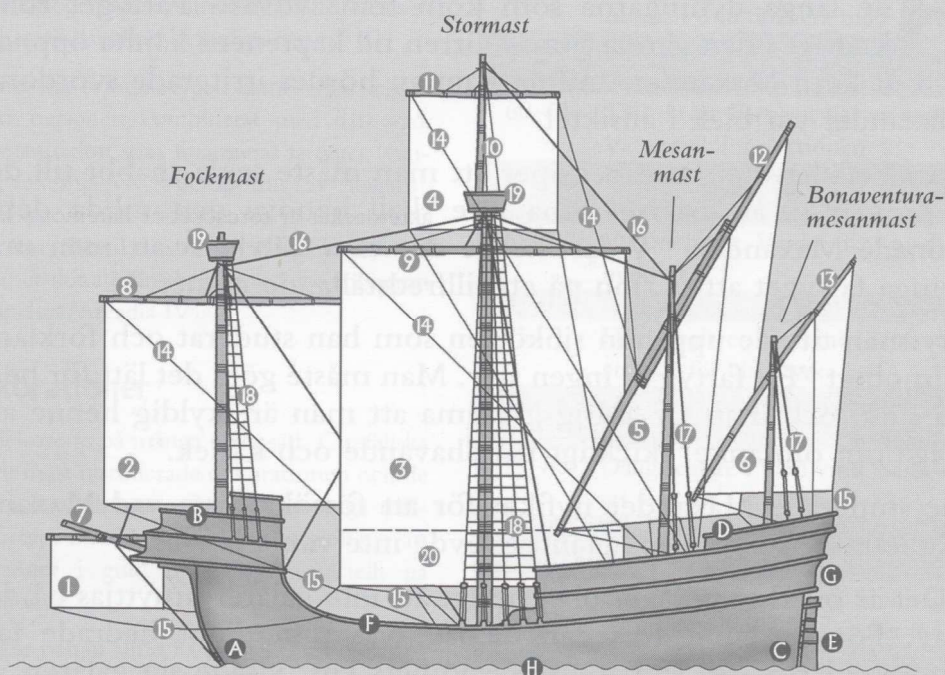
Ytterligare information om hur unika fartyg av de olika fartygstyperna konstrueras och byggs finns på sidan 21 i kapitlet om skeppsbygge. I tabell SP-20 finns ytterligare information om fartygstyperna grundläggande proportioner.

Fartygsillustrationer

På bilderna i detta kapitel finns fartyg av medelstorlek (för den aktuella typen) avbildade. Skalan på bilderna är 1:400. Detta innebär att varje centimeter på bilden är fyra meter i verkligheten. Rutans totala bredd är ungefär 35 meter.

I bilden nedan finns en översiktlig bild där fartygets viktigaste delar och rigg har markerats. Det avbildade fartyget är en fyrmastad karack. Observera att det finns fartygstyper med annan rigg och andra delar, men karacken utgör ändå ett bra exempel. För ytterligare information om fartygets delar hänvisas till ordlistan på sidan 91.

Fartygets delar och riggdetaljer



- A. Förstäv (fören, bogen)
- B. Backen (fördäck)
- C. Akterstäv (aktern)
- D. Halvdäck (akterdäck)
- E. Roder
- F. Reling
- G. Akterspegel
- H. Vattenlinje

- 1. Blinda
- 2. Focksegel (focken, försegel)
- 3. Storsegel (storen)
- 4. Märssegel (märsen)
- 5. Mesan
- 6. Bonaventuramesan
- 7. Bogspröt (klyvarbom)
- 8. Fockrå
- 9. Storrå
- 10. Märsstång

- 11. Märsrå
- 12. Mesanrå (mesanbom)
- 13. Bonventurará (-bom)
- 14. Brass
- 15. Skot
- 16. Stag
- 17. Vant
- 18. Vevlingar
- 19. Märsborg (märs)
- 20. Bonett

Mall för beskrivning av fartygstyper

Alla fartygstyper i detta kapitel beskrivs med samma mall. Längst upp finns en bild på fartygstypen. Avbildat är ett fartyg av medellängd för den aktuella typen. Denna bild ger en lättfattlig översikt om fartygets form och hur det är riggat.

Texten beskriver fartygstypens storlek och dess huvudsakliga användningsområden. Hur många master och vilka typer av segel som finns på masterna anges. I samband med detta anges också inom vilka gränser som fartygstypens grundläggande dimensioner, såsom längd och bredd, varierar. I texten finns dessutom beskrivningar om fartygets egenskaper, såsom djupgående, lastdrygheit, sjövärdighet och seglingsegenskaper i olika typer av vindar. Vidare tas information om besättning och fartygets inre konstruktion upp (exempelvis besättningsutrymmen och lastrum).

Mall för faktaruta

I rutan finns i huvudsak information om 'medelfartyget', det vill säga vad en typisk variant har för egenskaper. Med typisk avses i detta fall medellängd (mellan typens minimi- och maximilängd).

Typ: Här anges i korta ordalag om det är en båt, fartyg eller skepp, samt typens storlek och huvudsakliga användningsområde.

Pris: Här anges priset för det typiska utförandet.

Rigg: Här anges antal master som typen har och hur många segel av olika typer som masterna är riggade med.

Längd: Här anges dels den typiska längden (medellängden) samt den maximala och minimala längden som är möjlig då man vill bygga typen. Intervallet används då man använder reglerna om skeppsbygge på sidan 21.

Bredd: Bredden för ett typiskt fartyg.

Djupgående: Djupgåendet (från kölens djupaste del till vattenlinjen) för ett typiskt fartyg.

Dräktighet: Den typiska dräktigheten (enligt en schablonmässig storleksberäkning). Används i huvudsak då man skall betala olika slags avgifter för fartyget.

Lastdrygheit: Här anges hur mycket last den typiska fartyget kan lasta.

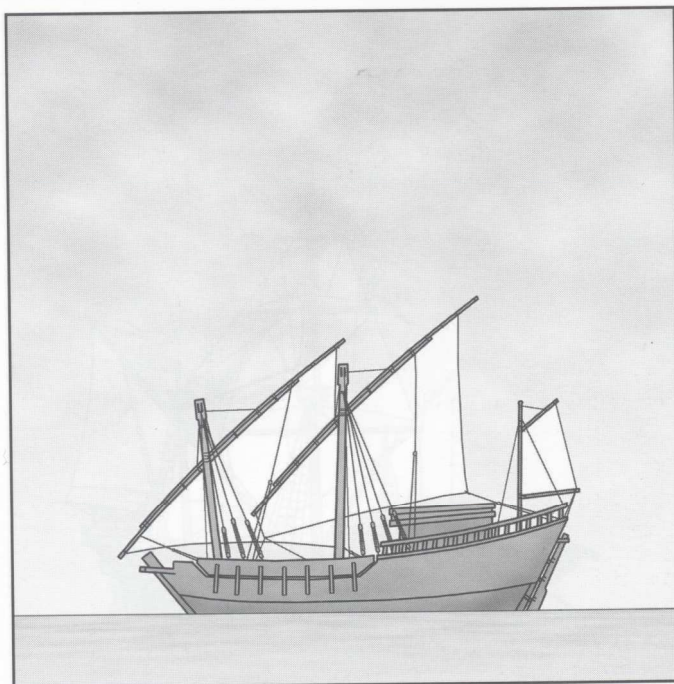
Besättning: Här anges hur stor besättning som krävs för det typiska fartyget. På sidan 44 finns regler för hur denna besättning fördelar sig på olika typer av sjömän.

Sjövärdighet: Här anges hur svårt det grundläggande sjövärdighetsslaget är för fartygstypen i fråga. Ett lågt tärningslag innebär god sjövärdighet.

Medvind: Här anges hur snabbt (i knop) som fartygstypen seglar i de tolv olika vindstyrkorna (från 1 till 12) då vinden kommer bakifrån fartyget.

Halvvind: Här anges hur snabbt (i knop) som fartygstypen seglar i de tolv olika vindstyrkorna (från 1 till 12) då vinden kommer från sidan.

Bidevind: Här anges hur snabbt (i knop) som fartygstypen seglar i de tolv olika vindstyrkorna (från 1 till 12) då vinden kommer snett framifrån.



Bridad

Bridaden är ett stort tirakiskt handelsskepp. Det är tremastat och har ett relativt djupgående skrov. Längden kan variera mellan 20 och 28 meter, vilket ger en dräktighet mellan 50 och 138 läster. Akterdäcket är relativt högt och har dessutom en överbyggnad. I denna överbyggnad finns en mäss där befälet äter och sover. Längst akterut har den tirakiske kaptenen en stor hytt som också används för speciellt värdefulla handelsvaror och för att ta emot viktiga gäster. Till skillnad från akterdäcket är fördäcket däremot relativt lågt. Förstaven är kraftig och tar vågorna väl. Det låga för däcket gör dessutom att eventuella sjöar som spolar över snabbt rinner av så att stabiliteten inte äventyras. Här finns en trång skans där det tirakiska manskapet sover. Besättningen totala storlek varierar mellan 18 och 49 man. Bridaden är mycket sjövärdigt och har ett skrov som både är starkt och flexibelt. På fockmasten och stormasten finns två latinsegel (fock och storsegel). På mesanmasten finns ett mindre gaffelsegel som i huvudsak används för att underlätta styrningen i olika vindar. Överst på stormasten kan i enstaka fall ett extra segel föras (latinmärssegel). Riggingen gör bridaden till en duglig seglare med god höjdtagningsförmåga och speciellt fina egenskaper i lätt vind.

Typ: Stort tirakiskt handelsskepp.

Pris: 190.304 silver.

Rigg: Tre master. Två latinsegel, ett gaffelsegel.

Längd: 23 meter (kan variera mellan 20–28 meter).

Bredd: 6,9 meter.

Djupgående: 1,9 meter.

Dräktighet: 76 läster.

Lastdrygheit: 114 ton.

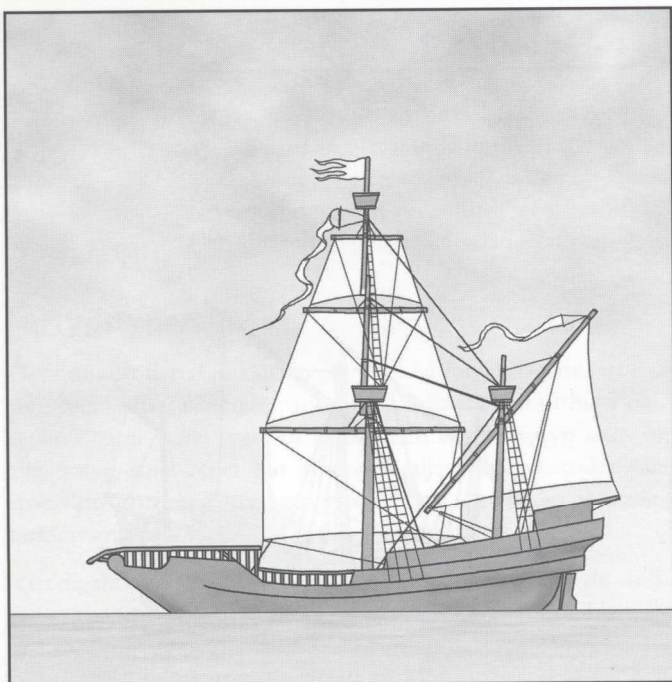
Besättning: 27 man.

Sjövärdighet: Mycket god (Ob1T6).

Medvind: 1-2-3-4-6-7-8-9-10-12-13-14

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-8-9-10

Bidevind: 0-0-0-1-1-1-2-2-2-3-3-3



Drakfartyg

Det stora sabriska drakfartyget fungerar som sjögående bas för heavédrakar. Det finns bara fyra drakfartyg i Mundana – alla ingår i den sabriska flottan. Det minsta är 23 meter långt och det längsta 28 meter. Dräktigheten för dessa två är 53 respektive 96 läster och de har 27 respektive 48 mans besättning. Fartygstypen är baserad på den tremastade sabriern. Den största skillnaden är att fockmasten saknas helt och att hela fördäcket är ersatt med en stor plattform som fungerar som landnings- och startplats för drakarna. Landning sker framifrån för att drakarna skall kunna dra nytta av motvinden. Under landsplattformen finns en låg skans för manskapet. Akterdäcket är utbyggt för att kunna rymma stallar för de sex drakarna. Ovanför stallarna finns en mäss för befälet och drakryttarna. Längst akteröver har kaptenen en egen hytt. Drakfartyget har två master. På stormasten finns tre råsegel (storsegel, märssegel och bramsegel). Längst upp i stormasten finns en extra stor utsiktsplattform. Härifrån sköts signaler med andra fartyg och flygande drakar i närheten. På mesanmasten finns ett mindre latinsegel som i huvudsak är avsett att trimma fartygets seglingsegenskaper. Avsaknaden av en tredje mast gör drakfartyget till en medmåttig seglare, men det har tack vare sin storlek och bredd god sjövärdighet.

Typ: Stort sabriskt fartyg som är bas för heavédrakar.

Pris: 169.184 silver.

Rigg: Två master. Tre råsegel, ett latinsegel.

Längd: 25 meter (kan variera mellan 23–28 meter).

Bredd: 6,3 meter.

Djupgående: 1,8 meter.

Dräktighet: 68 läster.

Lastdrygghet: 34 ton.

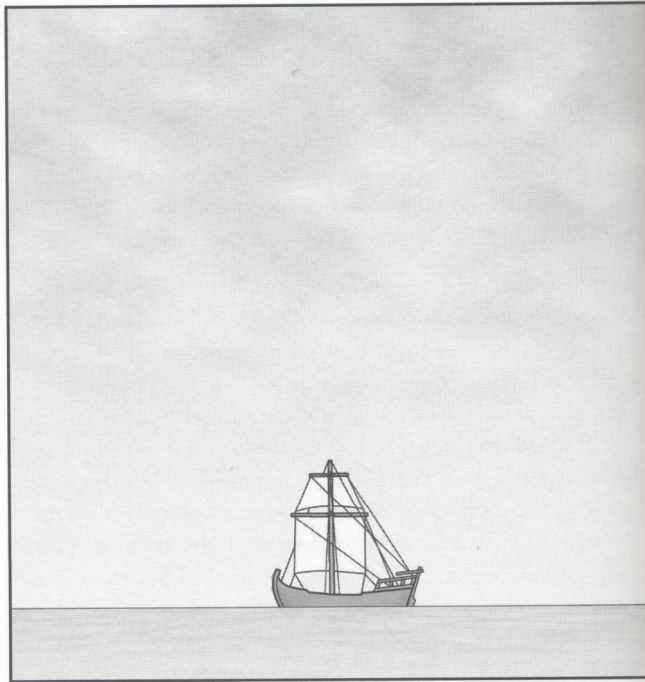
Besättning: 34 man + 6 djurskötare + 6 ryttare.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 0-0-2-3-4-5-6-7-8-10-11-12

Halvvind: 0-0-1-2-3-3-4-5-6-7-8-9

Bidevind: 0-0-0-0-0-1-1-1-2-2-3-3



Fiskeskuta

En sjövärdig segelbåt avsedd för fiske eller kortare kustfärder. Fiskeskutan har ett stabilt och brett grundgående skrov och en ensam mast. Längden kan variera allt från 6 till 11 meter. Beroende på skutans storlek kan besättningen variera mellan en till fem man. Det finns som regel inga speciella besättningsutrymme; besättningen får helt enkelt sova under öppen himmel, under en bit segelduk eller liknande, därhelst det finns plats (normalt försöker man dock sova i land om det finns möjlighet). Fiskeskutans enda mast är riggad med ett större råsegel (storsegel) och ett mindre råsegel i topp (märssegel). Då besättningen fiskar används endast det övre råseglet. Anledningen är att man vill stabilisera båten i vinden och minska rullningen. Det undre seglet skulle bara var i vägen för arbetet med nät och linor. På så vis kan besättningen stå upp i båten utan att riskera att bli träffad av ett fladdrande segel. Fiskeskutan är en medelmåttig seglare, men däremot mycket sjövärdig, speciellt på grund av den höga fören och det klinkbyggda skrovet. Den goda sjövärdigheten är en nödvändighet eftersom de flesta fiskare måste ge sig ut på öppet hav under alla årstider och även då vädret är dåligt. Dessutom finns risken att man drabbas av överraskande väderomslag.

Typ: Grundgående segelbåt.

Pris: 1.824 silver.

Rigg: En mast. Två råsegel.

Längd: 7 meter (kan variera mellan 6–11 meter).

Bredd: 2,7 meter.

Djupgående: 0,9 meter.

Dräktighet: 4 läster.

Lastdrygghet: 3 ton.

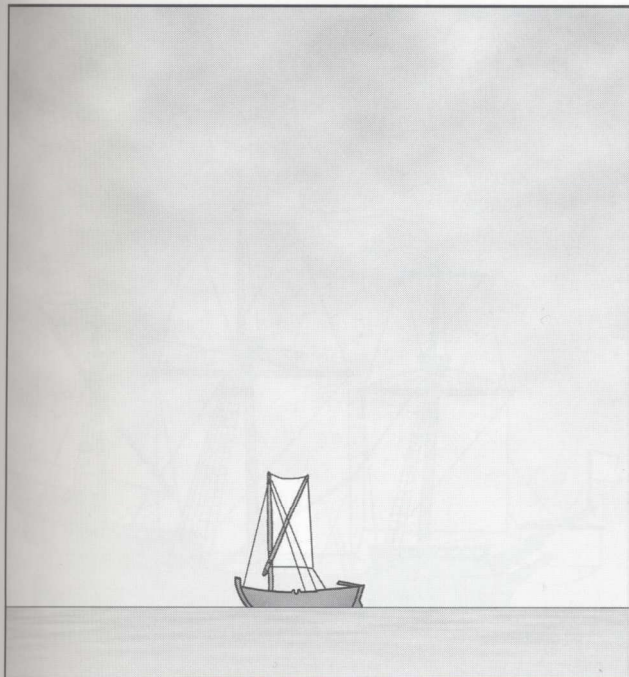
Besättning: 2 man.

Sjövärdighet: Mycket god (Ob1T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12

Halvvind: 0-1-2-2-3-4-4-5-6-7-7-8

Bidevind: 0-0-0-0-1-1-1-1-1-2-2-2



Flodbåt

Flodbåten är en liten båt med brett och mycket grundgående skrov. Den har endast en mast med ett litet segel. Flodbåten kan också ros med åror om vindarna skulle vara ofördelaktiga eller helt saknas. På den enda masten finns vanligen ett sprisegel eller ett enklare latinsegel som utan problem kan manövreras av en man (som samtidigt kan styra båten). Längden är normalt mellan 5 och 7 meter vilket ger en dräktighet på 1 och 2 läster. De mindre flodbåtarna kräver endast en mans besättning medan de större kräver två man (inga extra roddare behövs). Det finns inga speciella besättningsutrymmen – vanligen sover man i land, men om man vill sova i båten går det utmärkt att rigga seglet som ett enkelt tält ovanför båten (detta gör dock att man varken kan segla eller ro båten). Flodbåten används på floder, insjöar och i lugna vatten. Den är inte speciellt sjövärdig och klarar inte starka vindar, men rätt använd är detta sällan till problem. Seglingsegenskaperna är mediokra, speciellt höjdtagningsförmågan. Sina egenskaper till trots gör det låga priset gör att flodbåten förmodligen är Mundanas mest använda vattenburna farkost. Den återfinns från Ebhron i öster till Eumo och Forion i väster.

Typ: Liten båt avsedd för floder och sjöar.

Pris: 352 silver.

Rigg: Ett segel. Sprisegel eller latinsegel.

Längd: 6 meter (kan variera mellan 5–7 meter)

Bredd: 2,6 meter.

Djupgående: 0,4 meter.

Dräktighet: 1 läst.

Lastdrygghet: 1 ton.

Besättning: 1 man.

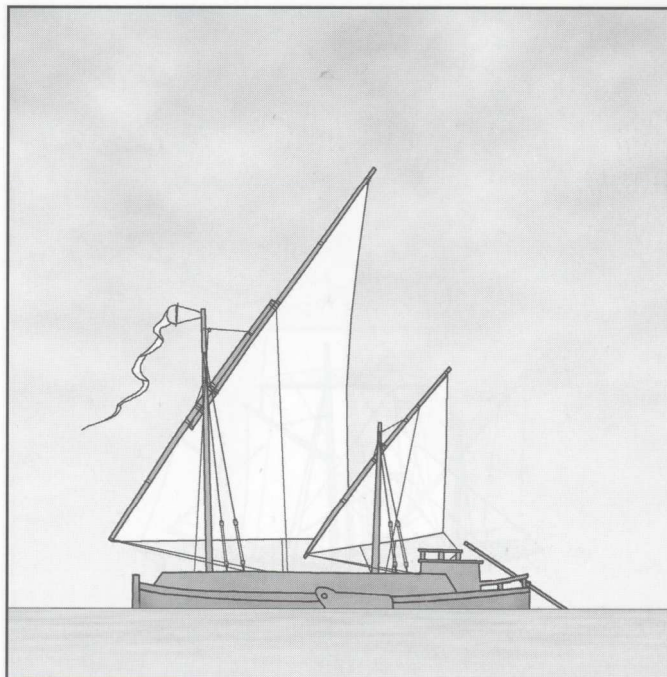
Sjövärdighet: Dålig (Ob4T6).

Medvind: 0-1-2-2-3-4-5-5-6-7-8-8

Halvvind: 0-1-1-2-3-3-4-4-5-6-6-7

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Rodd: 2-3-4



Flodpråm

Ett stort fartyg med brett grundgående skrov som är avsett för trafik på de större floderna. Den är speciellt vanlig på de stora jargiska floderna, men används även i Thalamur och Ebhron. Skrovets längd är 17–27 meter, bredden hela 7–11 meter och dräktigheten kan variera mellan 25 och 104 läster. Största delen av flodpråmen upptas av lastrum. I överbyggnaden finns en skans för manskapet, en liten mäss för befälet samt en hytt för kaptenen. Djupgåendet är mycket litet, inte ens de största flodpråmarna sticker djupare än 1,3 meter. Den låga relingen och stävarna gör att den inte är speciellt sjövärdighet, men detta spelar sällan någon roll eftersom den används på floder och lugna vatten där det sällan går några vågor. Styrningen sker med hjälp av en lång styråra. En typisk flodpråm har två master. Den främre har ett större latinsegel (storsegel) och den bakre ett mindre latinsegel. Trots de stora seglen är flodpråmen enkel att handha. I förhållande till sin storlek krävs en relativt liten besättning. Seglingsegenskaperna är dock allt annat än imponerande, speciellt usla är höjdtagningsförmågan. Inte heller klarar den starka vindar. Detta är inget stort problem eftersom man kan flyta med strömmen och på många ställen kan man bli dragen av oxar längs flodstränderna.

Typ: Stort grundgående fartyg.

Pris: 96.040 silver.

Rigg: Två master. Två latinsegel.

Längd: 21 meter (kan variera mellan 17–27 meter).

Bredd: 8,8 meter.

Djupgående: 1,1 meter.

Dräktighet: 49 läster.

Lastdrygghet: 98 ton.

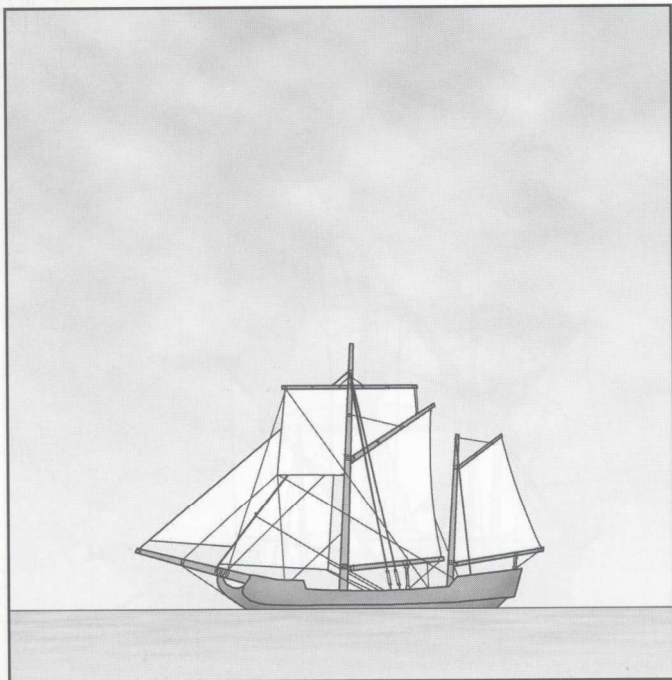
Besättning: 10 man.

Sjövärdighet: Dålig (Ob4T6).

Medvind: 1-2-2-3-3-4-4-5-5-6-7

Halvvind: 1-2-2-2-3-3-3-4-4-5-5-5

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0



Gaffa (tirakisk skonare)

Gaffan är ett mellanstort tvåmastat tirakiskt fartyg av en helt ny typ som unik för tirakerna. Faktum är att gaffans egenskaper fortfarande är en relativt välbevarad hemlighet. Tirakerna gör inget stort väsen av den nya fartygstypen. Skrovet är klinkbyggt och mellan 13 och 19 meter långt. Formen och byggnadsmetoden ger gaffan mycket goda sjöegenskaper. Gaffans dräktighet ligger på mellan 15–47 läster. Det som är mest unikt med gaffan är dess rigg: På stormasten har gaffan ett större gaffelsegel (storsegel) och ovanpå detta ett mindre råsegel (mårssegel). Mellan stormasten och bogsprötet finns två stagegel (fock och jagare) som ger gaffan sina unika seglingsegenskaper. På mesanmasten finns ytterligare ett gaffelsegel (mesan). Riggningen gör gaffan till en god seglare med extremt god höjdtagningsförmåga. Att besättningen dessutom är förhållandevis liten, endast 4 till 12 man (beroende på storlek) gör inte fartygstypen sämre. I fören finns en skans för det tirakiska manskapet. Under akterdäck finns en mäss för befälet. Gaffan är speciellt lämpad som piratfartyg och mindre krigsfartyg. Men typen är dessutom väl lämpad som ett mindre snabbseglat handelsfartyg.

Typ: Mellanstor tirakiskt fartyg av skonartyp.

Pris: 37.632 silver.

Rigg: Två master. Två gaffelsegel. Ett råsegel. Två stagegel.

Längd: 16 meter (kan variera mellan 13–19 meter).

Bredd: 4,5 meter.

Djupgående: 1,6 meter.

Dräktighet: 28 läster.

Lastdrygghet: 28 ton.

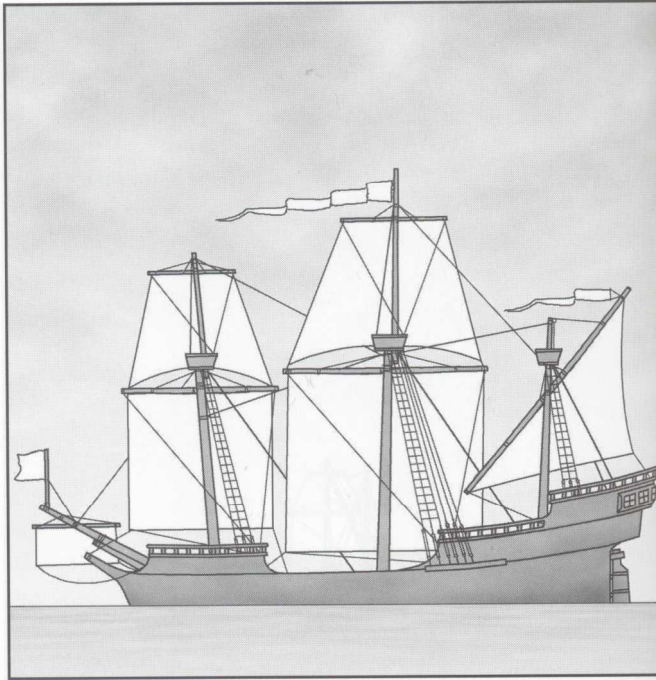
Besättning: 7 man.

Sjövårdighet: Mycket god (Ob1T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

Bidevind: 0-1-1-2-2-3-3-4-4-5-5-6



Galloz

Den cirefaliska gallozen är ett stort tremastad skepp med djupgående skrov. Längden kan variera mellan 22 och 35 och dräktigheten mellan 50 och 203 läster. Gallozen kräver en relativt stor besättning på 18–72 man, men är ett skepp med god sjövårdighet och seglingsegenskaper. Gallozen lämpar sig både som handelsfartyg och örlogsfartyg. Gallozen är plattgattad och har ett högt akterdäck. Förkastell saknas; istället finns ett mindre backdäck och framför detta en utskjutande del som kallas galjon vars uppgift är att öka sjövårdigheten i hårt väder. Under det lilla backdäcket finns en skans där manskapet äter och sover. På akterspegel finns en rikt utsmyckad namnbräda som kallas 'szutzeon'. I fören, under galjonen, finns en kvinnlig galjonsfigur som är fartygets beskyddare. Vanligen finns en lyxigt inredd hytt för kaptenen, ägaren eller viktiga passagerare med stora glasade fönster. Framför denna finns en mäss för befälet och en dubbelhytt för styrmannen och långlotsen. Både fockmasten och stormasten är uppdelade i undermast och mårsstång. På fockmasten finns två råsegel (fock och förmårssegel). På stormasten finns två råsegel (storsegel och stormårssegel). På mesanmasten finns ett latinsegel. Under det höga bogsprötet finns en blinda. Ovanpå bogsprötet finns en flagga som tillhör den cirefaliska ägarfamiljen.

Typ: Stort cirefaliskt handelskepp.

Pris: 336.128 silver.

Rigg: Tre master. Fyra råsegel, ett latinsegel, en blinda.

Längd: 28 meter (kan variera mellan 22–35 meter).

Bredd: 6,7 meter.

Djupgående: 2,2 meter.

Dräktighet: 104 läster.

Lastdrygghet: 166 ton.

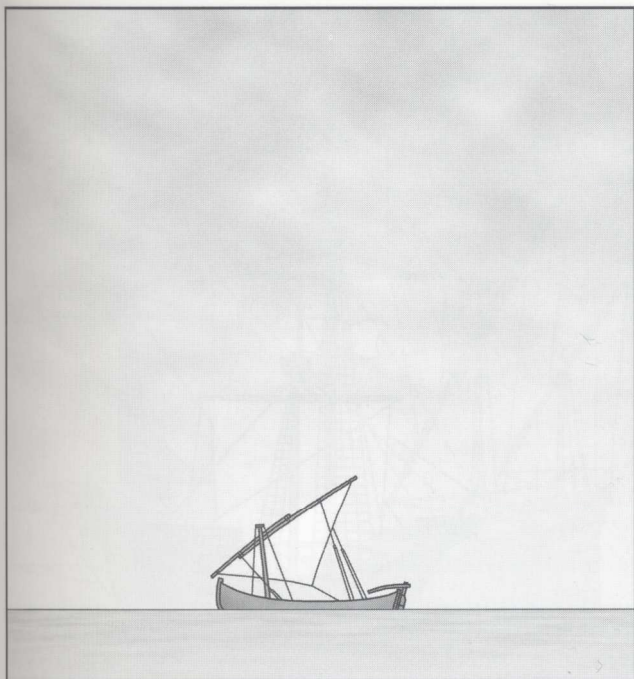
Besättning: 37 man.

Sjövårdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-8-9-10-11-12-13

Halvvind: 0-1-2-3-4-4-5-6-7-8-9-9

Bidevind: 0-0-0-0-1-1-1-1-2-2-2-2



Jagol

Jagolen är en liten tirakisk segelbåt med grundgående skrov som är klinkbyggt. Normalt byggs jagolen i längder mellan sju och elva meter. Trots sin ringa storlek är jagolen är känd för sin mycket goda sjövärdighet. Detta beror till stor del på att skrovet är flexibelt och kan absorbera stötarna från kraftig sjögång. Dessutom är jagolen mycket grundgående, vilket gör den mindre utsatt för grundstötning – något som är speciellt uppskattat av bazirktirakiska pirater. Dräktigheten för en jagol kan variera mellan en och sex läster, beroende på dimensionerna. Jagolen har en mast som är relativt förligt placerad. På masten finns ett mindre latinsegel som gör den till en mycket bra seglare med god höjdtagningsförmåga. Jagolen används huvudsakligen av tiraker för transporter i hemmavatten, men den fungerar även som ett litet handelsfartyg eller piratskepp (i detta fall seglas flera jagoler i en grupp). Det finns inga speciella besättningsutrymmen på jagolen, utan den tirakiska besättningen får sova under öppen himmel, under en bit segelduk eller liknande – detta utgör inga problem eftersom de flesta hårdhudade tirakiska sjömän anser att det bara är veklingar som behöver speciella besättningsutrymmen.

Typ: Tirakisk segelbåt.

Pris: 1.656 silver.

Rigg: En mast. Ett latinsegel.

Längd: 9 meter (kan variera mellan 7–11 meter).

Bredd: 2,4 meter.

Djupgående: 0,7 meter.

Dräktighet: 3 läster.

Lastdrygghet: 4 ton.

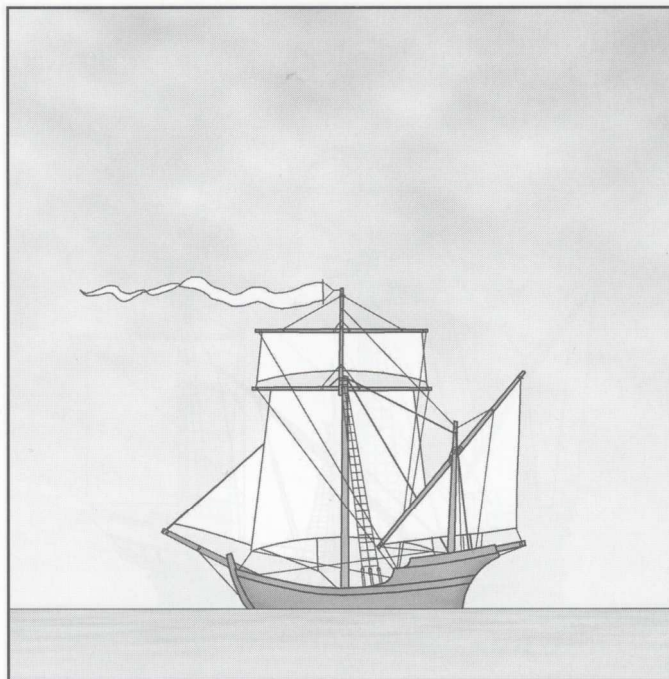
Besättning: 2 man.

Sjövärdighet: Mycket god (Ob1T6).

Medvind: 1-2-3-4-6-7-8-9-11-12-13-14

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11

Bidevind: 0-0-1-1-2-2-2-3-3-4-4-4



Jakt

Ett litet snabbt segelfartyg med smalt grundgående skrov och två master. Jakter används av flottan, myndigheter och rikt folk för transport och som depeschfartyg. De förekommer främst i Consaber, Asharien, Consaber, Thalamur och bland cirefalierna. Längden varierar mellan 12 och 17 meter. Dräktigheten är vanligen mellan 5 och 15 läster. Bredden är max tre meter och djupgåendet inte mer än 1,2 meter. I aktern finns en skans som besättning får dela på. På de enklaste jakterna finns normalt inga hytter, men det är relativt vanligt att extra hytter byggs på större jakter och de som används som lyxjakter. På stormasten, som är uppdelad i undermast och märsstång, finns ett större råsegel (storsegel) och ett mindre råsegel (märssegel). Fartyget har en relativt lång klyvarbom (bogspröt). Från stormasten finns också ett stagsegel (fock) som är riggat mot klyvarbommen. Mesanmasten har ett latinsegel (mesan). Riggningen anses vara en av de mest avancerade och gör jakten till en god seglare, med fin höjdtagningsförmåga. Jakten seglar också bra i starka vindar även om sjövärdigheten är medelmåttig så ger detta en stor fördel inomskärs och i lugna vatten. På de flesta jakter varierar besättningen mellan 2 och 6 man.

Typ: Litet segelfartyg.

Pris: 7.296 silver.

Rigg: Två master. Två råsegel, ett latinsegel, ett stagsegel.

Längd: 14 meter (kan variera mellan 12–17 meter).

Bredd: 2,5 meter.

Djupgående: 1,0 meter.

Dräktighet: 8 läster.

Lastdrygghet: 8 ton.

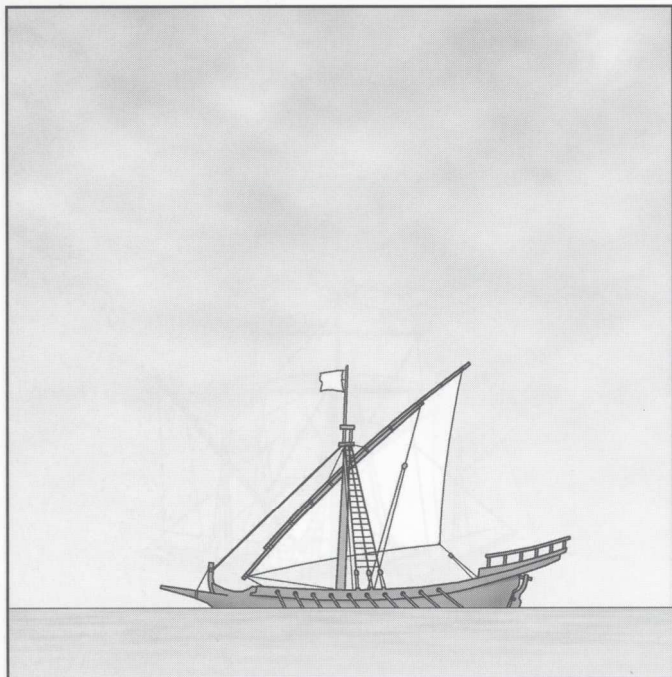
Besättning: 4 man.

Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 0-1-2-4-5-6-8-9-11-12-13-15

Halvvind: 0-0-2-3-4-5-6-7-8-9-10-12

Bidevind: 0-0-0-1-1-2-2-3-4-4-5-6



Kaga (tirakiskt skonare)

Kagan är ett snabbt tirakiskt segelfartyg fartyg med både segel och åror. Skrovets längd är normalt 19–23 meter och detta ger en dräktighet mellan 26 och 50 läster. Det klinkbyggda skrovet gör kagan flexibel och sjövärdig. Relingen är låg för att underlätta för roddarna. Normalt har kagan 20 roddare som bemannar tio årpar, men det förekommer även åtta och tolv par åror. Utöver roddarna har kagan en besättning på 9–18 man. I fören finns ett bogspröt som fungerar utmärkt vid bordning. Akterdäcket skjuter en god bit ut över aktern och ger god överblick för befälhavaren. I aktern finns en liten mäss där befälet sover och förvarar sina ägodelar. Manskaper och roddarna får sova under öppen himmel. Under akterdäcket finns ett stävroder som ger kagan utmärkta manövreringsegenskaper. Kagan har en mast som normalt är riggad med ett större latinsegel. Detta gör kagan till en mycket god seglare med utomordentlig höjdtagningsförmåga. Det förekommer även kagor med råsegel men seglingsegenskaperna påverkas knappast, möjligen blir höjdtagningsförmågan något sämre. Den mest kända kagan är förmodligen 'Urukan' som besegrade en sabrisk örlogskarack. Sabrierna fick betala dyra lösen för den tillfångatagna amiralen och befälen.

Typ: Mellanstort tirakiskt fartyg.

Pris: 60.760 silver.

Rigg: En mast. Ett latinsegel.

Längd: 21 meter (kan variera mellan 19–23 meter).

Bredd: 4,4 meter.

Djupgående: 1,5 meter.

Dräktighet: 35 läster.

Lastdryghet: 35 ton.

Besättning: 13 man + 20 roddare.

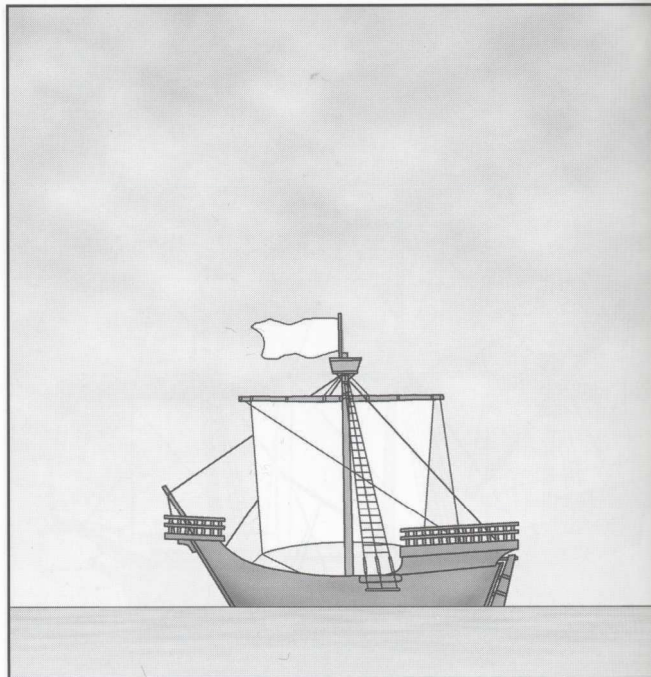
Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 1-2-3-5-6-7-8-10-11-12-14-15

Halvvind: 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12

Bidevind: 0-1-1-2-2-3-3-4-4-5-5-6

Rodd: 4-6-8



Kagge

Kaggen (eller koggen som ibland kallas av sabrierna) är kanske det vanligaste handelsfartyget i Mundanas farvatten. Kaggen är ett mellanstort enmastat fartyg. Den enda masten är riggad med ett stort råsegel. Både fören och aktern är spetsgattade. Förstävben är rakt utfallande och ganska hög. Aktern är också något utfallande och utrustad med ett längre kastell som i princip utgör ett ordinärt halvdäck. Under detta akterdäck finns en skans där hela besättningen sover, äter och förvarar sina saker. I fören finns endast ett rudimentärt kastell (som är så litet så att det inte finns något väderskyddat utrymme under detta). Kaggen har ett högt klinkbyggt skrov. Längden varierar mellan 14 och 22 meter. Det är följaktligen ett fartyg vars storlek kan variera tämligen mycket (dräktigheten är normalt 20–74 läster). Det höga friborden gör att kaggens lastförmåga är mycket god i förhållande till sin storlek. Den enkla riggningen gör att kaggen går att segla med en relativt liten besättning, beroende på storlek, mellan 5 och 19 man, beroende på fartygets storlek. Kaggen är sjövärdig, men är en medelmåttig seglare med relativt dålig höjdtagningsförmåga. Kaggen används i huvudsak av Consaber, Soldarn, Asharien och av sjömän från den stora arkipelagen.

Typ: Mellanstort lastfartyg.

Pris: 52.920 silver.

Rigg: En mast. Ett råsegel.

Längd: 17 meter (kan variera mellan 14–22 meter).

Bredd: 4,6 meter.

Djupgående: 1,8 meter.

Dräktighet: 35 läster.

Lastdryghet: 59 ton.

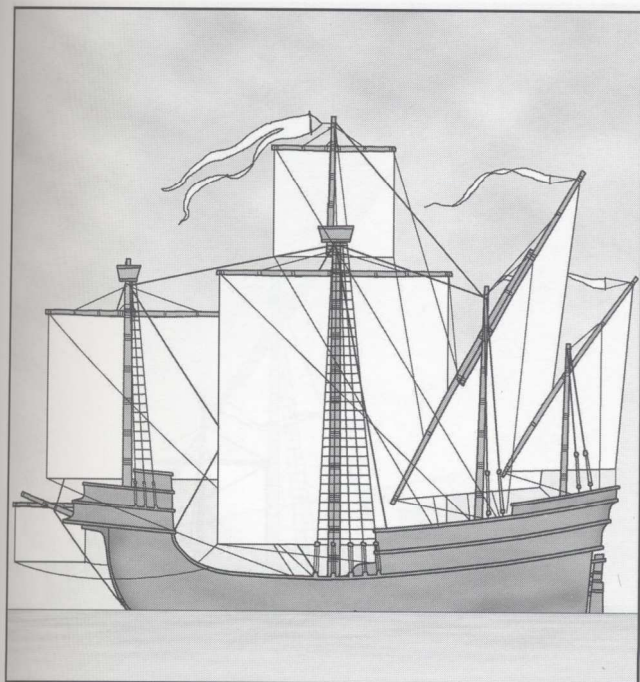
Besättning: 9 man.

Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-8-10-11-12-13

Halvvind: 0-1-1-2-3-3-4-5-5-6-7-7

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-1-1-1-1-1-1



Karack, fyrmastad

Den fyrmastade karacken är den största skeppstypen som seglar på Mundanas hav. De används än så länge bara av soldiska och sabriska örlogsflottorna. Längden är 26–37 meter vilket ger en dräktigheten mellan 124 och 357 läster. De största karackerna kan ha en bredd som är mer än tio meter och ett djupgående på nästan fyra meter. Karacken är plattgattad och har ett högt kastell ovanför fördäcket (backen). I fören finns en skans för manskapet. Akterkastellet är betydligt längre, men inte lika högt som förkastellet. Under akterkastellet finns en mäss där befälet äter och sover. Längst akterut har kaptenen en egen hytt. Styrmannen och långlotsen delar en dubbelhytt. Stormasten har två råsegel (storsegel och märsssegel) och denna mast är uppdelad i undermast och märsstång. Fockmasten har ett relativt stort råsegel (fock). På mesanmasten och bonaventuramesanmasten (den aktersta masten) finns vardera ett latinsegel (mesan respektive bonaventuramesan). Under bogspröten finns dessutom ett extra segel som kallas blind. Totalt är alltså den fyrmastade karacken riggad med upp till sex segel. Skeppets storlek gör att det mycket sjövärdigt, men samtidigt krävs en mycket stor besättning (38–108 man). Karacken är svårmanövrerad och dess seglingsegenskaper är dåliga, speciellt höjdstagningsförmågan.

Typ: Mycket stort örlogs- eller handelsskepp.

Pris: 1.070.160 silver.

Rigg: Fyra master. Tre råsegel, två latinsegel, en blind.

Längd: 31 meter (kan variera mellan 26–37 meter).

Bredd: 8,7 meter.

Djupgående: 3,1 meter.

Dräktighet: 210 läster.

Lastdrygghet: 294 ton.

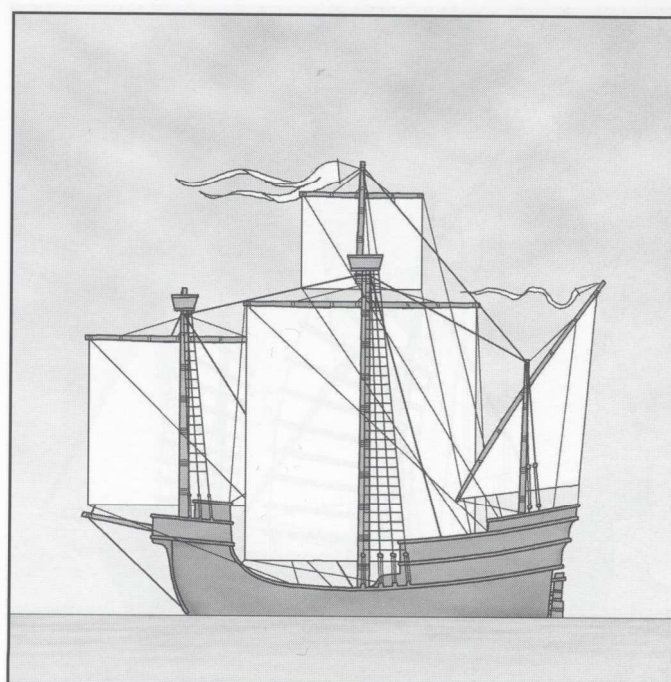
Besättning: 63 man.

Sjövärdighet: Mycket god (Ob1T6).

Medvind: 0-0-1-3-4-5-6-7-8-9-10-11

Halvvind: 0-0-1-2-2-3-4-5-6-7-8-8

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0



Karack, tremastad

Även om den inte är lika stor som en fyrmastad karack så är den tremastade karacken betydligt vanligare. Den tremastade är ändå ett stort skepp med längder på 17–29 meter och dräktigheter på 31–156 läster. Besättningen varierar mellan 11 och 52 man beroende på fartygets storlek. Den tremastade karacken är plattgattad och har ett kastell ovanför fördäcket (backen). Under fördäcket finns en skans där manskapet sover och äter. Akterkastellet är ungefär lika högt som förkastellet, men betydligt längre. Under akterdäcket finns en mäss där befälet äter och sover. Längst akterut har kaptenen en egen hytt. Bara stormasten har två råsegel (storsegel och märsssegel). Denna mast är uppdelad i undermast och märsstång. Fockmasten har ett relativt stort råsegel (fock). På mesanmasten finns ett latinsegel. Totalt förs alltså fyra segel. Karackens storlek ger skeppet god sjövärdighet, men inte riktigt lika bra som den större fyrmastade karacken. Det är en medelmåttig seglare, som liksom sin större släkting har dålig höjdstagningsförmåga. Karacken används i huvudsak av den sabriska, soldiska och ashariska örlogsflottorna. På vissa rutter används även karacken som handelsfartyg, främst då det gäller större laster som skall fraktas över öppet hav.

Typ: Stort handels- eller örlogsskepp.

Pris: 157.760 silver.

Rigg: Tre master. Tre råsegel och ett latinsegel.

Längd: 22 meter (kan variera mellan 17–29 meter).

Bredd: 5,7 meter.

Djupgående: 2,2 meter.

Dräktighet: 68 läster.

Lastdrygghet: 88 ton.

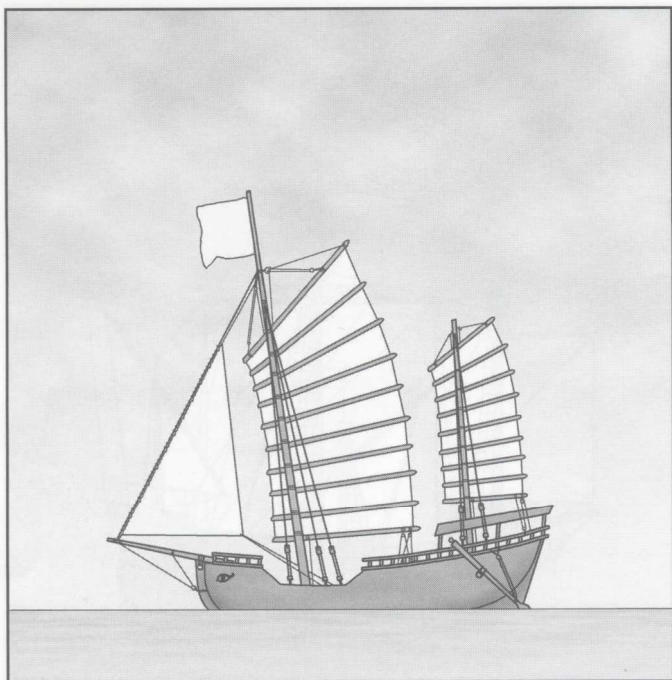
Besättning: 23 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 0-1-2-3-4-5-7-8-9-10-12-13

Halvvind: 0-0-1-2-3-4-4-5-6-7-8-9

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-1-1



Lanacka

Lanackan är ett mellanstort mûhadinskt fartyg som har två master. Längden är normalt mellan 13 och 24 meter, vilket ger en dräktighet som varierar mellan 11 och 70 läster. Lanackan har två master som är riggade med var sitt loggertsegel. Från fockmasten till bogsprötet finns dessutom ett stagesegel. Loggertseglen har speciella ribbor i segelduken som ser till att seglen har en optimal form. Riggningen och det valformade skrovet gör lanackan till en god seglare, med god höjdtagningsförmåga och fina lättvindsegenskaper. Lanackan används huvudsakligen som handelsfartyg av mûhadinska köpmän. Även i Momolan förekommer fartygstypen. Dess goda seglingsegenskaper gör att det lämpar sig för många andra uppgifter, såsom transport av krigare och husdjur. Beroende på lanackans storlek krävs en besättning som varierar mellan 4 och 25 man. I fören finns en skans där manskapet sover och äter. I aktern finns en mäss för befälet. Styrningen är arrangerad med två stycken stora styråror på var sida om akterdäcket. En typisk detalj för lanackan är att man målar ögon på fören för att bringa tur. Dessutom målas lanackan vanligen i starka färger, även om den färgvalet varierar mellan olika köpmansfamiljer.

Typ: Mûhadinskt handelsfartyg.

Pris: 42.688 silver.

Rigg: Två master. Två loggertsegel, ett stagesegel.

Längd: 18 meter (kan variera mellan 13–24 meter).

Bredd: 5,8 meter.

Djupgående: 1,2 meter.

Dräktighet: 29 läster.

Lastdrygghet: 40 ton.

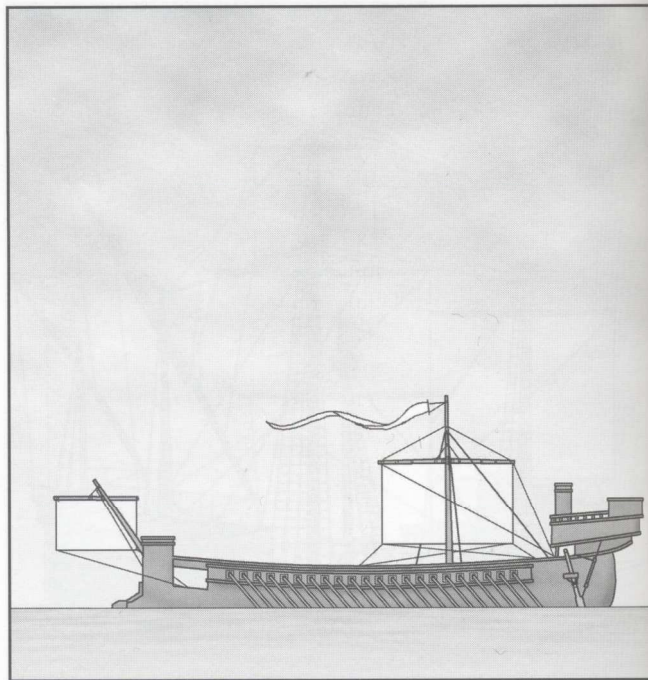
Besättning: 11 man.

Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 1-2-3-5-6-7-8-9-10-11-12-13

Halvvind: 1-2-3-4-5-6-7-7-8-9-10-11

Bidevind: 0-1-1-1-1-1-2-2-2-2-2-3



Lemirier

Den jargiska lemieriern är en stor galär som tros ha sitt ursprung i den tirakiska umburan. De skiljer sig dock på en rad punkter, främst roddarbänkarna, lastförmågan, styråror och segelsättningen. Lemieriern har ett smalt skrov vars längd kan variera mellan 24 och 35 meter. Dräktigheten är som regel mellan 44 och 125 läster. Den har 15–30 par roddbänkar. På varje roddbänk finns två roddare som hjälps åt att hantera en åra. Totalt finns alltså 60–120 roddare och 30–60 åror. Lemieriern har två styråror (istället för umburans stävroder). Detta ger sämre manövrerbarhet, men å andra sidan blir det lättare att reparera skador. Lemirier har en mast med ett brett råsegel. Under bogsprötet finns dessutom en blinda (artemon). Seglingsegenskaperna är dåliga, speciellt höjdtagningsförmågan. Utöver roddarna krävs en besättning på 9–25 man för att hantera styråror och seglen. I fören finns en skans för manskapet. Under akterdäck finns en mäss för befälet. Längst akterut har kaptenen en egen hytt. Roddarna får sova vid roddarbänkarna. Galären är anpassad att kunna ta last, men används också som krigsfartyg. Denna flexibilitet tillsammans med lemieriernas relativa oberoende av vind och väder, gör det till ett effektivt fartyg på det lugna Igonhavet.

Typ: Stor jargisk galär.

Pris: 224.016 silver.

Rigg: En mast. Ett råsegel, en blinda.

Längd: 29 meter (kan variera mellan 24–34 meter).

Bredd: 5,8 meter.

Djupgående: 1,9 meter.

Dräktighet: 78 läster.

Lastdrygghet: 54 ton.

Besättning: 16 man + 88 roddare.

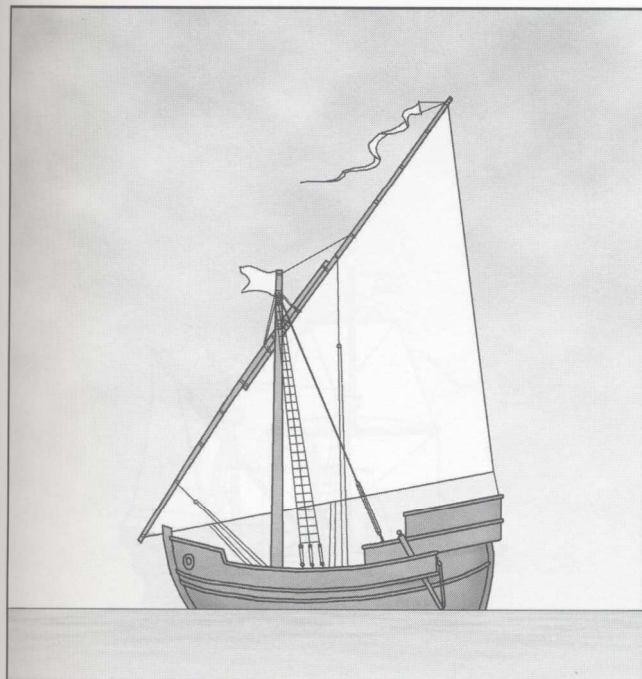
Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 0-0-1-1-2-3-4-5-5-6-7-8

Halvvind: 0-0-0-1-1-2-2-3-4-4-5-5

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Rodd: 3-5-7



Rundskepp med ett däck

Detta är ett rundskepp med en mast och ett däck. Typen har mycket gemensamt med det tvådäckade rundskeppet, men är mindre, har bara ett däck och endast en mast. Det endäckade rundskeppet har dessutom ett skrov som är något bredare än det tvådäckade rundskeppet. Det är ändå ett stort fartyg, med en längd på 12–25 meter och en dräktigheten mellan 10 och 98 läster. Som synes kan storleken på rundskeppet variera tämligen mycket. Överbyggnaden i aktern är något mindre än på det tvådäckade rundskeppet, här finns en hytt för kaptenen och en mäss där befälet sover, äter och förvarar sina tillhörigheter. I fören finns en skans där manskapet sover och äter. Det enda däck kan inredas på många olika sätt, vanligast är dock med ett antal lastrum samt ett mindre antal hytter. Hytterna inreds vanligen i aktern (under den aktersta överbyggnaden). Rundskeppet har endast ett stort latinsegel. Det kräver en besättning på 4–36 man, beroende på hur stort det är. Styrningen är anordnad med två styråror (en på vardera sidan). Det enmastade rundskeppet används som transport- och handelsfartyg av många länder, främst av Jargien, Thalamur, Ebhron och Forion. Det är en sjövärdig fartygstyp, men dess seglingsegenskaper är endast medelmåttiga.

Typ: Stort handelsfartyg.

Pris: 57.024 silver.

Rigg: En mast. Ett latinsegel.

Längd: 18 meter (kan variera mellan 12–25 meter).

Bredd: 5,4 meter.

Djupgående: 1,5 meter.

Dräktighet: 36 läster.

Lastdrygghet: 54 ton.

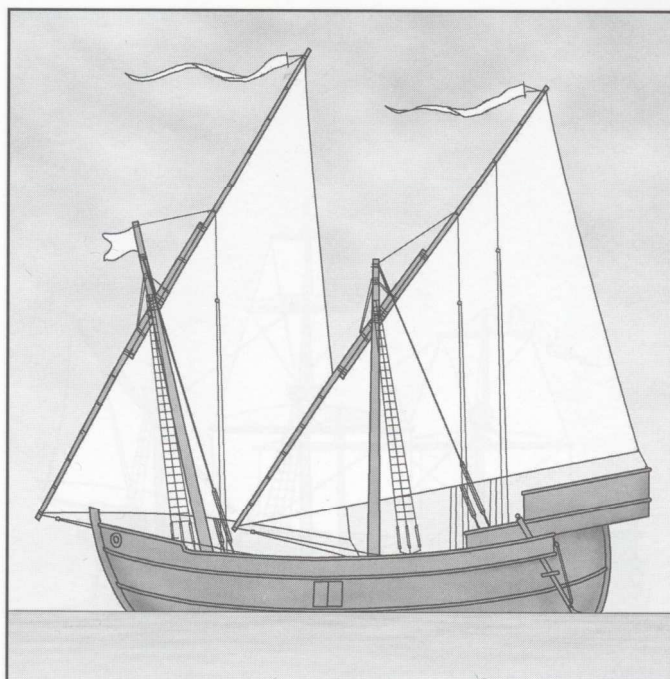
Besättning: 13 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11

Halvvind: 0-1-2-2-3-4-5-5-6-7-8-8

Bidevind: 0-0-0-0-1-1-1-1-1-2-2-2



Rundskepp med två däck

Detta är ett stort tvåmastat transportfartyg med dubbla däck. Det används huvudsakligen av Jargien, Thalamur och Ebhron. Det har ett djupgående skrov med en längd på 25–36 meter. I aktern finns en väl tilltagen överbyggnad som är inredd med mäss för befälet, en hytt för kaptenen, en dubbelhytt för styrmannen och långlotsen. Under överbyggnaden finns manskapets utrymme (ofta får de samsas med lasten). Dräktigheten är som regel 78–233 läster. Däcken kan inredas på många olika sätt beroende på vad som skall transporteras. Det finns till och med rundskepp som huvudsakligen är inredda med hytter för betalande passagerare. Jargiska rundskepp används för att transportera kolonisationer och varor till kolonierna. Unik för det tvådäckade rundskeppet är den port som finns mitt på babordsidan. Denna gör det mycket enkelt att lasta och lossa rundskeppet. Speciellt praktiskt då man vill ta ombord hästar och boskap. Det tvådäckade rundskeppet har två ungefär lika stora latinsegel (försegel och storsegel). Rundskeppet är visserligen sjövärdigt, men dess seglingsegenskaper inte speciellt goda. Rundskeppet kräver en mycket stor besättning, beroende på skeppet storlek kan den variera från 30 till 89 man. Skeppet manövreras med två stora styråror, en på vardera sidan.

Typ: Stort handelsfartyg.

Pris: 518.400 silver.

Rigg: Två master. Två latinsegel.

Längd: 30 meter (kan variera mellan 25–36 meter).

Bredd: 7,5 meter.

Djupgående: 2,4 meter.

Dräktighet: 135 läster.

Lastdrygghet: 216 ton.

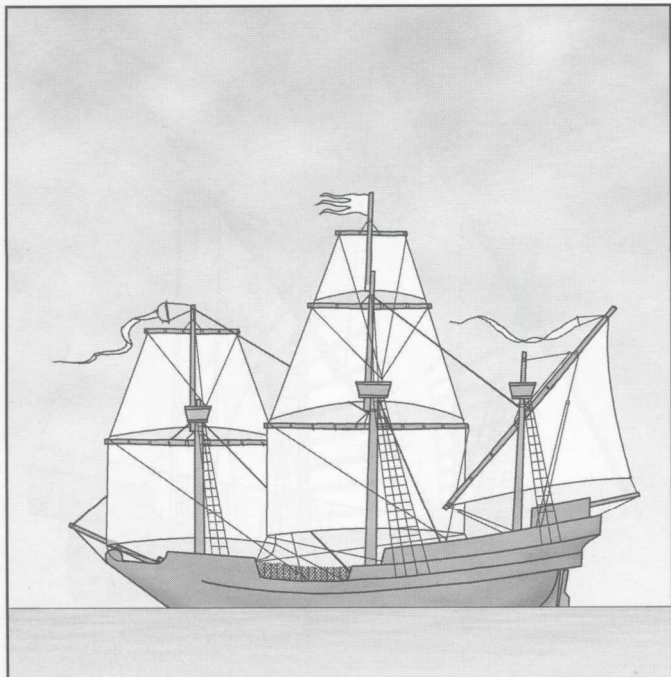
Besättning: 52 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11

Halvvind: 0-1-1-2-3-3-4-4-5-6-6-7

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0



Sabrier, tremastad

Den tremastade sabriern är en relativt stor och ny fartygstyp som tagits fram i Consaber för att kunna användas både som örlogsfartyg och handelsfartyg. Den höga förstäven är rakt utfallande. Längden över stäv är 23–33 meter, dräktigheten 51–152 läster, skrovets bredd är 5,1–7,2 meter och djupgåendet är 1,7–2,5 meter. Skrovets form ger sabriern god sjövärdighet. Sabriern kräver en förhållandevis stor besättning på 21–61 man. Sabrier i örlogsflottan har dock betydligt större besättningar. De extra besättningsmännen är till för att örlogsfartyget skall kunna manövrera snabbare i strid och fungerar som bågskytter samt komplement till marinkåristerna. I fören finns en skans för manskapet. Under akterdäck finns en mäss för befälet och en hytt för kaptenen. Sabrier i örlogsflottan är dessutom utrustade med änternät ovanför däck för att försvåra bordning. Fockmasten och stormasten är båda uppdelade i undermast och mäsrsstång. Fockmasten har två råsegel (fock och förmärssegel). Stormasten har två större råsegel (storsegel och stormärssegel) samt ett mindre råsegel i topp (bramsegel) som hålls uppe av en bramstång. Mesanmasten har ett latinsegel, i undantagsfall två latinsegel. Denna standardriggning (föreskriven av amiralitetet) gör sabriern till en god seglare med acceptabel höjdtagningsförmåga.

Typ: Stort sabriskt handels- eller örlogsfartyg.

Pris: 235.720 silver.

Rigg: Tre master. Fem råsegel, ett latinsegel.

Längd: 27 meter (kan variera mellan 23–33 meter).

Bredd: 5,9 meter.

Djupgående: 2,1 meter.

Dräktighet: 83 läster.

Lastdrygghet: 132 ton.

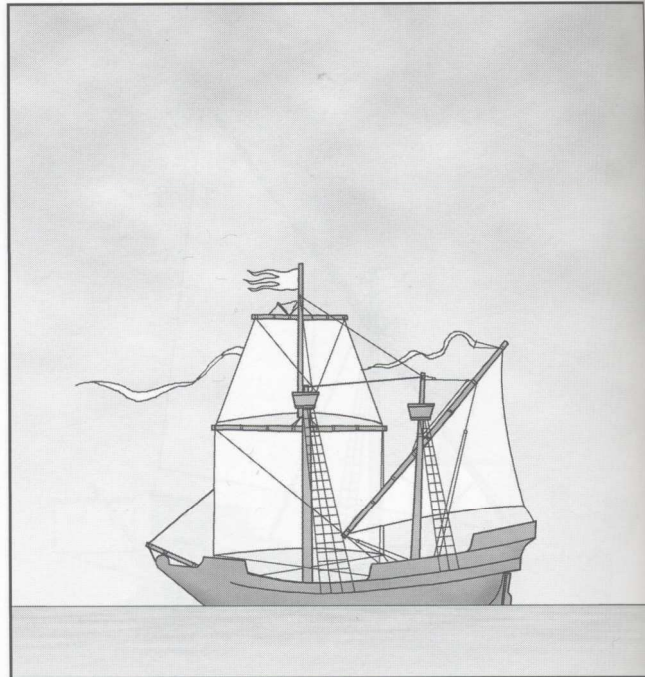
Besättning: 34 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

Bidevind: 0-0-0-0-1-1-1-1-2-2-2-2



Sabrier, tvåmastad

Den tvåmastade sabriern är en fartygstyp som nästan uteslutande används i Consaber. Den är den ursprungliga sabriern som även gett upphov till den tremastade sabriern. I princip en mindre variant av den tremastade sabriern. Det är ett mellanstort fartyg med smalt skrov som används som lastfartyg och handelsfartyg; eller i vissa fall som örlogsfartyg i den sabrisk flotta (den saknar dock änternät över däck). Förstäven är raktutfallande. Längden varierar mellan 17 och 25 meter och dräktigheten mellan 19 och 62 läster. Djupgåendet är högst 2,0 meter. Den tvåmastade sabriern kräver också betydligt mindre besättning än den tremastade sabriern, normalt mellan 8 och 25 man. I fören finns en skans där manskapet äter, sover och förvarar sina ägodelar. Under akterdäck finns en mäss där befälet sover, äter och förvarar sina saker. Det finns ingen speciell hytt för kaptenen på tvåmastade sabriern; kaptenen får dela mässen med det övriga befälet. Liksom sin större kusin är den tvåmastade sabriern uppskattad som en duglig seglare med god sjövärdighet i de flesta väder. På stormasten finns två råsegel (storsegel och mäsrssegel) och på mesanmasten finns ett latinsegel (mesan). Riggningen kan i undantagsfall variera, men egenskaperna är i princip desamma.

Typ: Mellanstort handelsskepp.

Pris: 52.224 silver.

Rigg: Två master. Två råsegel och ett latinsegel.

Längd: 20 meter (kan variera mellan 17–25 meter).

Bredd: 4,0 meter.

Djupgående: 1,6 meter.

Dräktighet: 32 läster.

Lastdrygghet: 48 ton.

Besättning: 13 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

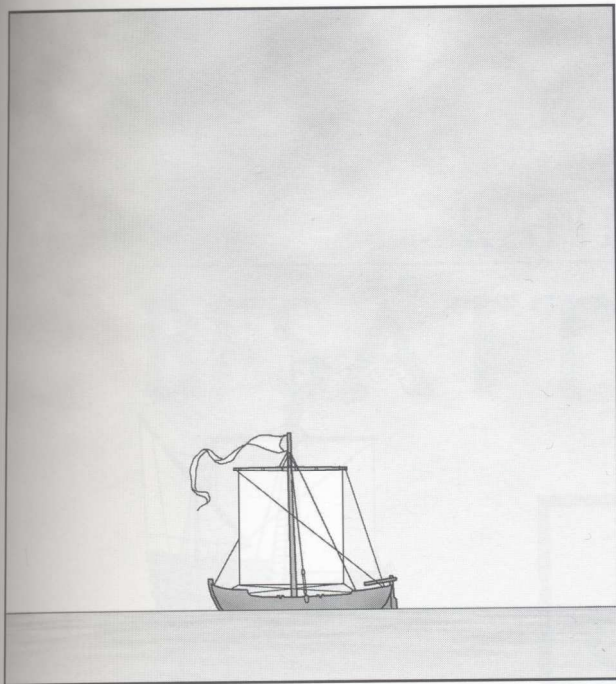
Medvind: 1-2-3-4-6-7-8-9-10-11-13-14

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-6-6-7-8-9-10

Bidevind: 0-0-0-1-1-1-1-2-2-2-3

Slup

Sluper
gående
variera
stävvo
ibland
heller
under
öppen
överm
råsege
årorn
med
den k
på 2
rodda
möjli
passa
kan s
att la
inte



Slup

Slupen är i grund och botten en segelbåt med ett brett grundgående skrov. Längden är endast 8–14 meter och dräktigheten varierar mellan 3 och 20 läster. Aktern är spetsgattad med stävroder som sköts av en rorsman. Överbyggnader saknas och ibland saknas också däcksplankor helt och hållet. Det finns inte heller några speciella besättningsutrymmen. Då man seglar under natten får besättningen sova bland lasten eller under öppen himmel (vanligtvis söker man sig till land då man skall övernatta). Slupen har en enda mast med ett högt och smalt råsegel. Masten är i många fall fallbar, vilket är en fördel då årorna används. Slupen är i bästa fall en medelmåttig seglare, med dålig höjdtagningsförmåga. Slupen har den fördelen att den kan ros med ett till tre par åror. Det krävs en besättning på 2 till 7 man beroende på slupens storlek. Observera att roddarna är inräknade i besättningen. Slupen används för alla möjliga olika saker, exempelvis för transport av last och passagerare, vanligtvis används den i lugnare vatten och man kan segla i etapper dagtid. Slupen används också i hamnar för att lasta och lossa större fartyg som av en eller annan anledning inte kan gå in till hamn.

Typ: Grundgående segelbåt.

Pris: 4.704 silver.

Rigg: En mast. Ett råsegel.

Längd: 10 meter (kan variera mellan 8–14 meter).

Bredd: 3,5 meter.

Djupgående: 0,8 meter.

Dräktighet: 7 läster.

Lastdrygghet: 8 ton.

Besättning: 3 man.

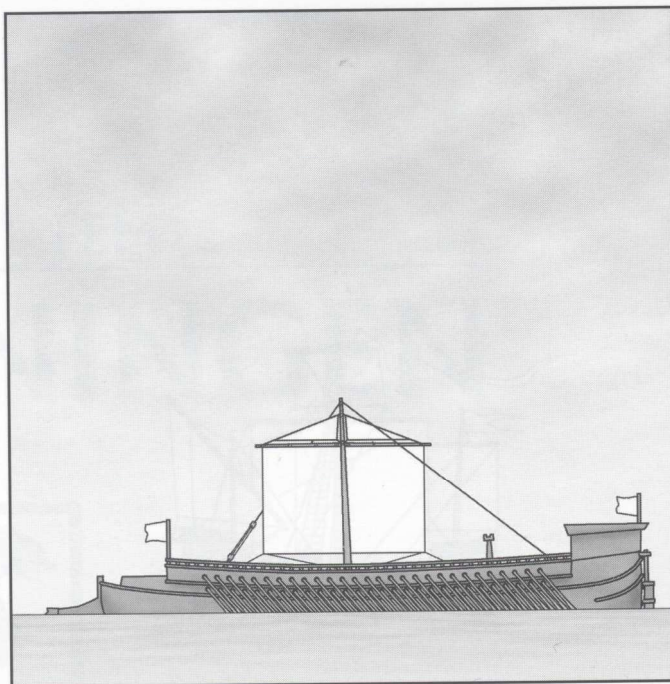
Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13

Halvvind: 0-1-2-2-3-4-5-5-6-7-8-8

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-1-1-1-1-1-1

Rodd: 3-4-5



Umbura

Umburan är stor enmastad tirakisk krigsgalär med smalt skrov. Längden kan variera från 27 till 37 meter och dräktigheten blir då motsvarande 47 respektive 123 läster. Bredden är 4,9–6,6 meter (om man räknar in roddarbänkarna). Djupgåendet är max två meter. Umburan har endast en mast, som dessutom är fallbar. På denna mast finns ett råsegel och två mindre topplänor. Seglen används aldrig i strid, då årorna ger betydligt högre fart och manöverbarhet. Den rudimentära riggen gör umburan till en dålig seglare med speciellt dålig höjdtagningsförmåga. Å andra sidan behövs inte speciellt stor besättning (normalt 10–25 man) om man undantar roddarna. Besättningen bor under akterdäcket. Ovanför akterdäck finns en överbyggnad med en mäss för befälet och en relativt stor hytt för kaptenen. Roddarna får sova vid roddarbänkarna eller på däck om vädret tillåter. Umburan är utrustad med ett relativt stort antal roddbänkar, vanligtvis mellan 18 och 36 på vardera sidan. På varje bänk finns två roddare som bemannar var sin åra. En umbura har följaktligen totalt 72–144 roddare. Umburan har ett stort stävroder, vilket ger den god manövreringsförmåga. Längst fram i förstäven finns en kombinerad ramm och änterbrygga.

Typ: Stor tirakisk galär.

Pris: 241.424 silver.

Rigg: En mast. Ett råsegel.

Längd: 32 meter (kan variera mellan 27–37 meter).

Bredd: 5,8 meter.

Djupgående: 1,7 meter.

Dräktighet: 79 läster.

Lastdrygghet: 79 ton.

Besättning: 16 man + 108 roddare.

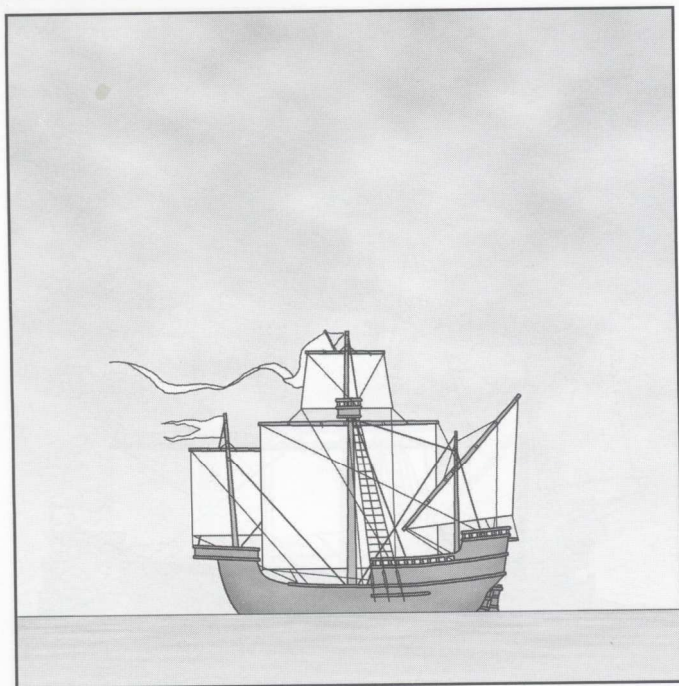
Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 0-0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

Halvvind: 0-0-0-0-1-1-2-2-3-3-4-4

Bidevind: 0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Rodd: 4-6-7



Vågridare, tremastad

Vågridaren är ett mellanstort skepp som är utrustad med tre master. Längden varierar mellan 14 och 21 meter, vilket ger en dräktigheten mellan 15 och 50 läster. Den tremastade vågridaren används i huvudsak som handelsskepp, men också som transportskepp inom örlogsflottan. Det är ett vanligt skepp i Soldarn, Asharien och Thalamur. Skeppet har ett rundgattat skrov med ett längre upphöjt akterdäck, ofta med ett litet akterkastell. Under akterdäcket finns en gemensam mäss där befälet bor. Kaptenen bor normalt också i mässen; ibland finns dock en separat hytt för kaptenen. Fördäcket (backen) är endast rudimentär. Under denna finns en trång skans för manskapet. Besättningen består av totalt 5–14 man beroende på fartygets storlek. Skrovets bredd är vanligen 3,5–5,2 meter och djupgåendet är 1,2–1,8 meter. Den tremastade vågridarens enkla former ger den god sjövärdighet. Förkastell saknas helt och likaså bogspröt. Stormasten har ett stort råsegel (storsegel) och ett mindre råsegel (märssegel). Fockmasten har endast ett råsegel (fock). Mesanmasten har ett latinsegel (mesan). Riggningen anses av många sjömän vara en perfekt avvägning mellan goda seglingsegenskaper och hanterbarhet.

Typ: Mellanstort handelsskepp.

Pris: 35.568 silver.

Rigg: Tre master. Tre råsegel, ett latinsegel.

Längd: 17 meter (kan variera mellan 14–21 meter).

Bredd: 4,3 meter.

Djupgående: 1,5 meter.

Dräktighet: 26 läster.

Lastdryghet: 39 ton.

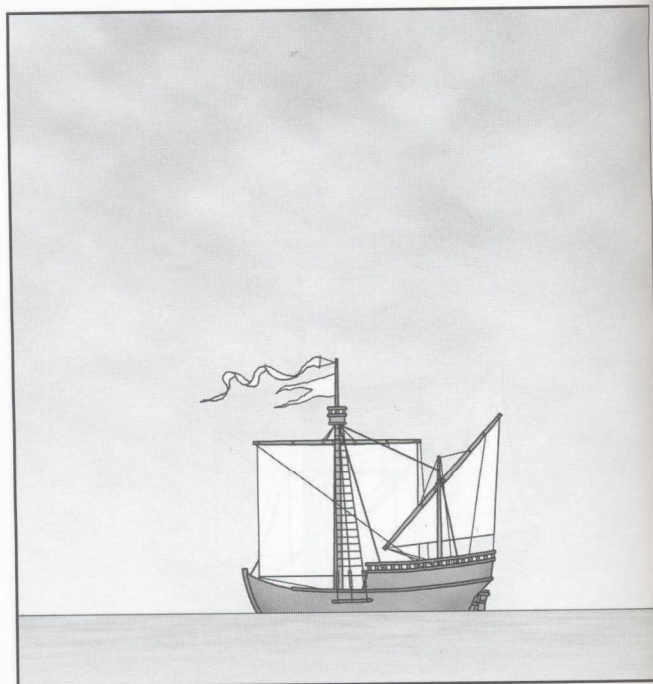
Besättning: 8 man.

Sjövärdighet: God (Ob2T6).

Medvind: 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13

Halvvind: 0-1-2-3-4-4-5-6-7-8-9-10

Bidevind: 0-0-0-1-1-1-2-2-2-3-3-3



Vågridare, tvåmastad

Den tvåmastade vågridaren är ett litet fartyg med grundgående skrov. Längden är normalt 11–16 meter och dräktigheten 6–18 läster. Skrovets bredd är 2,6–3,9 meter och djupgåendet 0,8–1,2 meter. Den lilla tvåmastade vågridaren är den vanligaste fartygstypen i Soldarn, Asharien, Thalamur och Consaber. Det finns också en cirefalisk variant av vågridaren som kallas för 'caravell'. Den används främst som handels- och transportfartyg, men är också väl lämpat för utforskning och patrullering. Många pirater uppskattar fartygstypens grundgående, hanterbarhet och goda seglingsegenskaper. Den mindre vågridaren har dock bara medelmåttig sjövärdighet, något som i huvudsak har att göra med dess mindre storlek och lägre reling. Skrovet har ungefär samma form som den större tremastade vågridaren. Den största skillnaden är att de tvåmastade vågridarna inte har någon back och följaktligen saknas skans för besättningen. Hela besättningen bor under akterdäcket. Det finns inga hytter. På stormasten finns ett råsegel (storsegel) och på mesanmasten finns ett latinsegel (mesansegel). Trots den sparsamma riggen har den tvåmastade vågridaren goda seglingsegenskaper. Fördelen med riggningen är att besättningen inte behöver vara speciellt stor, bara 3–7 beroende på fartygets storlek.

Typ: Litet grundgående fartyg.

Pris: 8.880 silver.

Rigg: Två master. Ett råsegel, ett latinsegel.

Längd: 13 meter (kan variera mellan 11–16 meter).

Bredd: 3,1 meter.

Djupgående: 1,0 meter.

Dräktighet: 10 läster.

Lastdryghet: 14 ton.

Besättning: 4 man.

Sjövärdighet: Medelmåttig (Ob3T6).

Medvind: 1-2-3-4-6-7-8-9-11-12-13-14

Halvvind: 0-1-2-3-4-5-5-6-7-8-9-10

Bidevind: 0-0-0-1-1-1-1-2-2-2-2-3

KAPITEL FEM

BESÄTTNINGEN



LOGAN KÄNDE SIG ensam och förvirrad. När han lämnade Asharien för att få se världen hade han aldrig trott det skulle gå så här illa. Tvingad att bli roddare. Han blev ju nästan sjösjuk vid bara tanken på vatten. Varför hade han inte lyssnat till vad de andra sagt? Hamnstäderna var till och med värre än vad han hört. Folket i hamnkvarteren var fullt upptagna med diverse bedrägerier, skumraskaffärer och annat ogudaktigt. Det var där i hamnen han hade blivit rånad på allt han ägde.

Logans roddarkamrat – den store, svartskäggige Oredir spottade åt båtsmannens håll vilken skrek åt roddarna att öka takten. ”Bry dig inte om honom,” viskade han till Logan, ”han klagar bara på oss för att bevisa vilken duktig båtsman han är för kapten”.

Logan suckade och fortsatte ro, hans händer var täckta av blåsor och sår efter de många timmarna vid årorna. Så här var han... en simpel roddare på 'Havsskum' som skeppet hette. Han log lite för sig själv över att alla i besättningen kallade skeppet för 'Avskum' när båtsman och kapten inte var i närheten.

En order ljöd och roddarna drog in sina åror. En vind hade blåst upp och segel hissades.

Logan slappnade av och stoppade sin tomma pipa i munnen. Han var glad att den inte blivit stulen också – nu var det hans enda kvarvarande ägodel.

”Ser man på, resten av resan lär ju skall gå av bara farten”, skrockade Oredir. ”Och när vi kommer till Marek Pomian skall vi ta en öl du och jag... eller hur?”. Han dunkade Logan i ryggen så att pipan flög ur munnen. Den landade med ett litet plask i vattnet och sjönk snabbt under ytan.

BESÄTTNINGEN

MED BESÄTTNINGEN PÅ ett fartyg syftar man egentligen endast på manskapet. I dagligt tal menar man dock ofta hela den påmönstrade bemanningen, inbegripet befäl. Skall man vara riktigt korrekt så kan man använda termerna 'ekipage' eller 'kompani' om man syftar på alla personer som arbetar ombord. I denna bok avser dock 'besättning' alla arbetande personer ombord, 'manskap' de gemena besättningsmedlemmarna och 'befälet' officerare och andra kajutpersoner.

Besättningens storlek på olika fartyg

Besättnings storlek beräknas då fartyget konstrueras. Den fås fram genom att multiplicera fartygets dräktighet med ett speciellt värde ('Besätt'), som finns angiven i tabell SP-20. För enkelhetens skull har de typiska fartyg som finns beskrivna på sidorna 31-42 en på förhand beräknad besättningsstorlek.

Det är alltid kaptenen som bestämmer hur stor besättningen skall vara, ibland kan det räcka med en mindre besättning och ibland behövs en större. En mindre besättning är naturligtvis också billigare, men det kan också leda till en hel del problem att snåla för mycket. Om man bara seglar under dagen så kan man klara sig men en liten besättning. Mer om detta finns på sidorna 50-51.

Finns ytterligare besättningsmedlemmar ombord (exempelvis roddare på galärer och marinsoldater på örlogsfartyg) måste man tillse att dessa har någonstans att sova (vilket minskar utrymmet för last). Se tabell SP-25 för mer info. Dessutom måste det finnas proviant och färskvatten till dem (se sidan 51).

För att bestämma vilka olika yrken sjömännen har så kan man använda en relativt enkel metod som går ut på att man går igenom en checklista (se tabell SP-28). För att använda denna lista måste man veta besättningens totala storlek. Man börjar med första raden och går sedan igenom resten av raderna i tur och ordning tills man når den rad som där besättningen är mindre än det som anges på raden. Skriv ner vilka olika typer av besättningsmän som läggs till på varje rad. Sista raden i tabellen anger vad den kvarvarande resten består av.

Exempel:

Den soldiska tremastade karacken 'Örnen' har en dräktighet på 93 läster. I tabell SP-20 anges 'Besätt' att vara 0,33. Örnen har alltså 31 mans besättning (eftersom $93 \times 0,33 = 31$).

För att ta reda på vilka befattningar dessa 31 man har, så går man igenom de tio raderna i tabell SP-28. Första raden säger att oavsett besättningens storlek så finns det en kapten. Andra raden lägger till en styrman. Tredje raden lägger till en kock, en timmerman och en båtsman. Fjärde raden lägger till en långlots och en mässuppassare. Femte raden lägger till en stuert. Sjätte raden lägger till en skeppsläkare, en andre styrman, ytterligare en timmerman och ytterligare en båtsman. Den sjunde, åttonde och nionde raden ger inga tillägg eftersom besättningen bara är 31 man. Den tionde raden säger att resterande 19 sjömännen utgörs av hälften matroser (9 st), en tredjedel jungmän (6 st) och resten skeppspojkar (4 st).

Örnens besättning utgörs följaktligen av en kapten, två styrmän (förste och andre styrman), en långlots, en skeppsläkare, två båtsmän (skeppsbåtsman och långbåtsman), en stuert, två timmermän, en kock, en mässuppassare, nio matroser, sex jungmän och fyra skeppspojkar.

Olika typer av yrken

Det finns en mängd olika yrken som behövs för att bemanna ett fartyg. På små fartyg får besättningen göra många olika sysslor, men på större fartyg blir de olika besättningsmännens uppgifter allt mer specialiserade. Nedan finns de vanligaste yrkena ombord (i alla fall de som finns ombord på de större fartygen):

Kapten: Befälhavaren på fartyget. På mindre fartyg fungerar kaptenen även som styrman. På stora handelsfartyg händer det ibland att ägaren antar rollen som kapten, varpå styrmannen vanligen blir den som tar alla beslut hur fartyget skall hanteras. Kaptenen är ofta den ende ombord som har en egen hytt.

Styrman: Är verkställande befäl på fartyget och chef över styrbords vakt. Lyder under kaptenen. Ansvarar för det praktiska handhavandet av fartyget och ger order till besättningen. Finns det mer än en styrman på fartyget så används ofta titeln 'förste styrman'. På örlogsfartyg kallas styrman för 'löjtnant'.

Besättningens storlek	Typ av besättningsman
Oavsett besättningens storlek	+1 Kapten
10 eller fler besättningsmän	+1 Styrman
15 eller fler besättningsmän	+1 Kock +1 Timmerman +1 Båtsman
20 eller fler besättningsmän	+1 Långlots +1 Mässuppassare
25 eller fler besättningsmän	+1 Stuert
30 eller fler besättningsmän	+1 Skeppsläkare +1 Andre styrman +1 Timmerman +1 Båtsman
40 eller fler besättningsmän	+1 Segelmakare +1 Mässuppassare +2 Rorsmän
45 eller fler besättningsmän	+1 Timmerman +1 Båtsman +1 Väbel
50 eller fler besättningsmän	+1 Långlotslärling +1 Stuert +1 Smed
60 eller fler besättningsmän	+1 Timmerman +1 Mässuppassare +4 Kvartermästare
Resten är sjömän	varav 1/2 matroser varav 1/3 jungmän resten skeppspojkar

Tabell SP-28: Metod för att avgöra vilka yrkesbefattningar de olika besättningsmedlemmarna har ombord. De besättningsmän som tas fram räknas som den 'ordinarie' besättningen.

Andre styrman: Andre styrman är förste styrmannens ställföreträdare och verkställande befäl över fartyget då förste styrman har frivakt. Lyder under kaptenen, fast är underställd förste styrman. Andre styrmannen är befäl över babords vakt. Om fartyget inte har någon andre styrman så är båtsman chef över babords vakt. På örlogsfartyg kallas andre styrman för 'andre löjtnant'.

Långlots: Ansvarar för navigeringen. Lyder direkt under kaptenen och förser styrman med information om kurs och position. På större fartyg fungerar långlotsen även som kartograf. Långlotsen för inte befäl över något manskap, men tillhör ändå befälet ombord. Finns ingen långlots så sköts navigeringen vanligen av styrman.

Långlotslärling: På större fartyg finns en assistent till långlotsen. Denne är nästan alltid lärling (om inte så kallas han för långlotsmått). Långlotslärlingen fungerar också som ställföreträdare för långlotsen då denne har frivakt. Tillhör trots sin status som lärling befälen ombord.

Väbel: Direkt underställd kaptenen. Fungerar som ordningsman ombord. Väbeln utdelar bestraffningar, speciellt kroppsstraff. Hjälper också skeppsläkaren med amputationer. Väbeln har lägre rang än styrmännen, men högre än båtsmännen. Tillhör befälet ombord. På större fartyg har väbel fyra kvartermästare under sig. På örlogsfartyg kallas väbeln för 'profoss'.

Stuert: Ansvarar för förråd, i synnerhet proviant och färskvatten, men även annan utrustning. Stueren tillhör befälet och lyder under styrman. Finns ingen stuert så delas arbetet av kocken och styrmannen. På örlogsfartyg kallas stueren för 'skaffare'.

Skeppsläkare: Ansvarar för hälsan ombord, både skador och sjukdomar. Lyder direkt under kaptenen, men har lägre rang än styrmannen. Skeppsläkaren tillhör befälen ombord. För amputationer och kirurgi kan skeppsläkaren ibland ta hjälp av

väbeln. Finns ingen skeppsläkare ombord så sköts sjuka och skadade av någon kunnig matros.

Rorsman: Lyder direkt under styrman och är ansvarig för att manövrera fartyget med rodet. Dessutom ger rorsmannen ibland order om hur seglen skall användas för att underlätta manövreringen. Finns ingen rorsman så manövreras fartyget av styrman eller en pålitlig matros. Rorsmännen tillhör manskapet. På örlogsfartyg kallas rorsmännen för 'överskeppare' (och 'underskeppare' om det finns två eller fler).

Kock: Kocken ansvarar för matlagningen och att spisordningen sköts ombord. Till sin hjälp har kocken ofta en eller flera skeppspojkar. Kocken tillhör manskapet. Lyder under styrmannen. Finns ingen kock ombord sköts matlagningen vanligen av en skeppspojke eller jungman.

Mässuppassare: Serverar mat och håller ordning i mässen och kaptenens hytt. Om det finns passagerare ombord ansvarar mässuppassarna för dessas kost och logi. Mässuppassaren lyder under kocken och tillhör manskapet. Finns ingen mässuppassare ombord så sköts dessa sysslor av en skeppspojke.

Segelmakare: Lagar och underhåller segel. Överser att segel torkas och stuvas ordentligt då de inte används. Segelmakaren tillhör manskapet och är underordnad styrman.

Timmerman: Lagar och underhåller allt som är tillverkat i trä ombord på fartyget, exempelvis master, rundhult, bordläggning och däck. Ansvarar också för att skrovet tätas att verktygen är hela. Timmermannen tillhör manskapet och lyder under styrman. Timmermännen ombord är en av de få besättningsmedlemmar som nästan alltid en eget rum för verktyg och material.

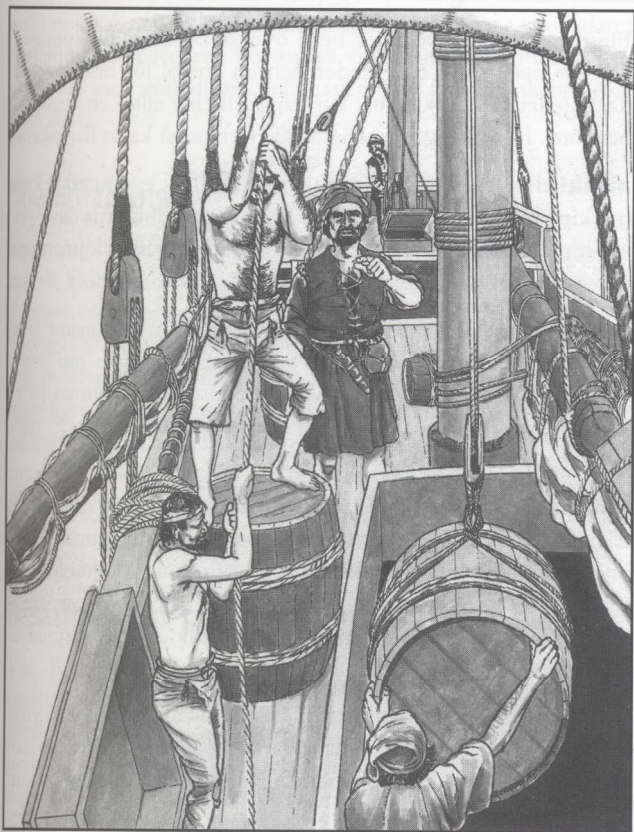
Smed: Lagar och underhåller allt som är tillverkat i metall ombord på fartyget, exempelvis ankare, kättingar, spikar, bultar, verktyg och liknande. Tillhör manskapet och lyder under styrman. Smeden delar som regel verktygs- och materialrum med timmermännen ombord.

Båtsman: Förman för däcksmanskapet. Båtsmännen tillhör själva manskapet och lyder direkt under styrmannen. Kallas i Asharien för 'båtsven' och cirefalierna använder titeln 'boszun'. Finns det flera båtsmän ombord så rangordnas de beroende på vilken däcksbåt de för befälet över, vanligen högbåtsman, långbåtsman och skeppsbåtsman. På vissa fartyg har varje båtsman en ställföreträdare bland matroserna, dessa kallas båtsmansmått.

Kvartermästare: Förman över ett kvarter (en halv vakt). Kvartermästaren ansvarar för manskapet då de befinner sig under däck och även då de har frivakt. Kvartermästarna tillhör manskapet själva och lyder direkt under väbeln. De har dock lägre rang än båtsmännen.

Matros: En befaren menig sjöman som är upptagen i ett sjömansgille. Matroserna är det vanligaste yrket bland manskapet. Arbetsuppgifterna består exempelvis i att sköta och manövrera segel, fungera som rorsman, underhålla fartyget och hålla utkik. Lyder under båtsman.

Jungman: En yngre menig sjöman. Arbetsuppgifterna består exempelvis i att sköta och manövrera segel, skrubba däck, pumpa slagvatten, och utföra enklare sysslor. Lyder under båtsman, fast har längre rang än matroserna. Genom att visa sin duglighet kan jungmannen avancera till matros.



Skeppspojke: Unga pojkar (och i vissa fall flickor) som ännu inte har blivit sjömän. Lyder under båtsman, men är underställda matroserna och jungmännen. Arbetsuppgifterna består exempelvis i att skrubba däck, städa och utföra enklare sysslor. Lyder under båtsman, fast har längre rang än jungmännen.

Övriga besättningsmän på handelsfartyg

Dessa besättningsmedlemmar tillkommer utöver de som beräknas med tabell SP-28. Observera att alla dessa besättningsmedlemmar tar utrymme från det lediga lastutrymmet för hytter eller mäss (se tabell SP-22). Detta gäller speciellt ägaren och kargören som båda skall ha egna hytter.

Ägare: Ibland händer det att ägaren är ombord. Han eller hon har då alltid en egen hytt. Ägaren ger order till kaptenen som omsätter ägarens önsksningar till verklighet. Kaptenen är dock alltid fartygets befälhavare och fattar alla beslut om hur fartyget skall manövreras och skötas. Ägaren har dock makten att ersätta kaptenen när så önskas.

Kargör: Bestämmer vilka hamnar som skall besökas, hur lasten skall hanteras samt sköter inköp och försäljning av handelsvaror. Kargören är som regel en skicklig handelsman som arbetar direkt för ägaren oavsett om denne är ombord eller ej. Kargören har däremot inget att säga till om vad det gäller fartygets hantering. Definitionsmässigt hör kargören till befälet ombord och har dessutom en egen hytt.

Skrivare: Skrivaren är som regel hyrd för att sköta alla dokument rörande handel och last. Fungerar dessutom som bokhållare och sköter bokföringen. Lyder under kargören eller direkt under kaptenen. Tillhör befälet men för inte befäl över något manskap.

Tolk: Tolkar finns ibland med ombord för underlätta kommunikationen med främmande handelsmän. Lyder under kargören eller direkt under kaptenen. Tillhör befälet men för inte befäl över något manskap.

Övriga besättningsmän på fångstfartyg

Det finns många olika typer fångstfartyg. Vad som skiljer dem åt är i huvudsak vad man fångar för något. Vanligast är val, säl, valross, stora fiskar och sjöfågel. Tänk på att dessa extra besättningsmedlemmar tar utrymme från det lediga lastutrymmet för en extra skans (se tabell SP-22). Fångstlaget undviker att beblanda sig med den övriga besättningen.

Harpunerare: Harpunerarnas jobb är att döda fångstbytet, oavsett om det är val, säl eller valross. Vanligast är att man använder harpuner eller spjut, men även yxor och klubbor används för mindre byte. Harpunerarna tillhör manskapet ombord och lyder under båtsmännen. Under jakten är det dock de som bestämmer vart fartyget eller fångstbåtarna skall gå.

Kypare: Tunnbindare som tillverkar tunnor och packar kött, späck och tran i dem. Kyparna tillhör manskapet ombord och lyder under båtsmännen.

Styckare: Styckar upp köttet från valar, säl och valrossar. Styckarna har speciella knivar, sågar och stångförsedda skärverktyg till sitt förfogande. Styckarna tillhör manskapet ombord och lyder under båtsmännen.

Garvare: På vissa fångstfartyg finns speciellt manskap som tar hand om skinn och pälsar. Garvarnas lyder liksom de andra fångstmännen under båtsmannen och tillhör det gemena manskapet.

Övriga besättningsmän på galärer

Galärer har utöver det ordinarie manskapet ett stort antal roddare och extra besättningsmedlemmar för att leda roddarna. Observera att roddarna normalt sover vid roddarbänkarna och således inte behöver extra utrymme (i form av skans).

Roddare: På galärer har man roddare för att bemanna årorna. Det är antingen påmönstrade roddare eller slavar. Slavar förekommer huvudsakligen på örlogsgalärer. Roddarna delas in i babords och styrbords sida.

Trumslagare: På en galär är det mycket viktigt att alla roddare rör i takt. Alla galärer har därför minst en trumslagare, vanligtvis fler, som tillser att takten upprätthålls. Trumslagaren lyder under båtsman och tillhör manskapet.

Slavdrivare: Galärer som har slavar fastkedjade i roddarbänkarna har man speciella slavdrivare som tillser att slavarorna rör i takt och tillräckligt snabbt. Slavdrivarna fungerar dessutom som vakter om någon slav skulle lyckas ta sig fri. De tillhör manskapet och lyder under båtsman. Normalt är att man har en slavdrivare för varje tjugo slavar ombord.

Övriga besättningsmän på örlogsfartyg

Örlogsfartyg medför ofta ett stort antal extra besättningsmedlemmar. De flesta utgörs av marinsoldater och bågskyttar. Observera att dessa besättningsmedlemmar tar utrymme från det lediga lastutrymmet för sina baracker (se tabell SP-22 för mer info) där de sover, äter och vistas.

Flaggbefäl: Flaggbefäl för befäl över flera fartyg. En kommandör för befäl över en eskader och en amiral för befäl över en flotta (eller flera eskadrar). Ett flaggbefäl har alltid en egen hytt ombord. Det fartyg som flaggbefälet vistas på kallas flaggskepp.

Maskinist: Bemannar och underhåller eventuella kastmaskiner. Tillhör manskapet. En av maskinisterna är övermaskinist och tar sin order direkt från kapten eller löjtnanterna beroende på vem som leder striden.

Sergeant: Befäl bland marinsoldaterna. Varje sergeant leder en linje marinsoldaterna eller bågskyttar (vanligen nio man). Sergeanten är direkt underställd löjtnanten (styrmannen på ett örlogsfartyg). Sergeanterna tillhör marinsoldater och ingår således varken i manskapet eller befälen.

Marinsoldat: Marinsoldaterna används vid bordningsstrid och då mål i land skall intas. Marinsoldaterna vanligen uppdelade i linjer på nio man som leds av en sergeant. Marinsoldaterna tillhör varken manskapet eller befälen, utan utgör en tredje kategori. Faktum är att marinsoldater räknas som last då de frakts på lastfartyg.

Bågskytt: Marinsoldater speciellt utbildade som bågskyttar. Tillhör liksom marinsoldaterna varken manskapet eller befälen. Bågskyttarna är vanligen uppdelade i linjer på 8–10 man som leds av en sergeant.

ATT HYRA BESÄTTNING

BESÄTTNINGENS LÖN, RÄTTIGHETER, andelar och antalet sjömanskistor som får medtagas bestäms i ett speciellt hyresavtal som träffas mellan sjömannen och ägaren (eller ägarens representant, exempelvis kaptenen). Observera att hyra och andelar är förhandlingsbara. Det går utmärkt att använda reglerna för att köpslå på sidan 97 i regelboken..

Hyresavtal och färdigheter

Då en sjöman mönstras (eller tar hyra) ingås ett avtal som specificerar ersättning och skyldigheter. I tabell SP-29 finns riktlinjer för olika besättningsmedlemmars hyra, andelar, sjömanskistor och färdighetsnivåer. 'Hyra' är i silver per dag, men kost och logi tillkommer. 'Andelar' avser hur stor andel som personen får av byte eller annan vinst som skall delas ut. Värden inom parentes används endast undantagsvis (exempelvis bland pirater, kapare eller upptäcktsfärder). Är kapten också ägare lägger man ihop dessa andel. 'Kistor' avser hur mycket många sjömanskistor fri förning besättningsmedlemmen får ha med sig. 'Sjömannaskap' ger en tärningskombination för att generera sjömannens färdighetsnivå i Sjömannaskap. 'Primära färdigheter' är andra viktiga färdigheter som sjömannen besitter (nivån på dessa är 3T6 fast dock aldrig lägre än sjömannens färdighetsnivå i Sjömannaskap).

I tabell SP-30 finns 'sekundära färdigheter' som man kan ta fram för att göra varje sjöman en smula unik. Det är också lämpligt att slå fram speciella beteenden på tabell SP-32 eller SP-33.

Om man vill generera slumpmässiga sjömän som söker hyra på fartyget kan man slå 1T100 på tabell SP-29 för varje sökande för att se vad det är för typ av sjöman. Varje vecka man ligger i hamn så söker (10 × Hamnens storlek) sjömän hyra på fartyget. Om kaptenen eller fartyget har dåligt rykte bör detta antal minskas och är ryktet gott kan antalet ökas – spelledaren bestämmer. Spelledaren bör också vara flexibel och tillåta mer av en viss sorts sjömän om befälhavaren på fartyget aktivt söker efter dessa.

Shanghajning

Ett annat sätt att rekrytera besättningsmedlemmar är att helt enkelt kidnappa dem och föra ombord dem på fartyget. Då fartyget väl avseglat har de inte mycket val än att ta hyra på fartyget. Shanghajning drabbar som regel sjömän som druckit sig redlösa på någon sjaskig hamnkrog. Shanghajning är visserligen olaglig, men om besättningsmannen skriver under hyresavtalet så kan han inte sedan hävda att han inte velat ta hyra. För örlogsfartyg är denna metod speciellt vanlig, men denna typ av tvångsvärning har ofta en mer legitim prägel, även om metoderna är precis densamma.

Besättningens gemensamma färdighet

Vid flera tillfällen är det viktigt att veta hur skicklig besättningen är. Detta värde kallas 'besättningens färdighet' och beräknas genom att summera varje besättningsmans färdighetsnivå i Sjömannaskap och dividera med antalet besättningsmedlemmar som ett fartyg skall ha (enligt beräkningen Dräktighet × Besätt).

Om besättningen inte är fulltalig blir således besättningens färdighet lägre. Observera att man inte kan utöka besättningen utöver det nominella antalet (enligt beräkning) för att öka besättningens färdighet.

Besättningens färdighet begränsas dock till den nivå som fartygets verkställande befäl besitter. Detta för att simulera det faktum att en god besättning med usel ledning inte kan komma till sin rätt. Tag därför den högsta färdighetsnivån hos kaptenen och förste styrman. Om detta värde är mindre än besättnings färdighet så sänks besättningens färdighet till befälens färdighetsnivå.

Exempel ett:

Den tvåmastade sabriern 'Cianne' har en besättning som består av 16 man: kapten (8), styrman (14), båtsman (13), timmerman (10), kock (10), fem matroser (12), fyra jungmän (11) och tre skeppspojkar (7). Färdighetsnivån i Sjömannaskap är angiven inom parentes. Besättningens färdighet blir därför $(8+14+13+10+10+12+12+12+12+11+11+11+7+7+7) / 16 = 10$. Färdighetsnivån avrundas nedåt som vanligt. Eftersom styrmannen har 14 i Sjömannaskap så reduceras inte besättningens färdighet.

Exempel två:

Hade styrmannen haft Sjömannaskap 9 i exemplet ovan så hade besättningens färdighet reducerats till detta 9 (det högsta av kaptenens och styrmannens färdighet).

Missnöje och myteri

Livet ombord är ofta hårt och missnöje kan lätt sprida sig bland besättningen. För att se om besättningen förhåller sig lojal så kan spelledaren bestämma att ett slag mot kaptenens (eller någon annat befäls) färdighetschans i Ledarskap måste slås. Svårigheten för slaget beror på många olika faktorer, se tabell SP-31 för detaljer.

Lyckas slaget så är besättningen lojal och lyder order. Besättningen blir nöjd om den tidigare var missnöjd. Ett perfekt slag innebär att kaptenens rykte ökar med ett.

Misslyckas slaget så blir besättningen missnöjd. Antalet besättningsmän som är riktigt missnöjda är 5% av hela besättningen för varje effektsteg som slaget misslyckades (avrunda antalet besättningsmän uppåt). Spelledaren bestämmer vilka dessa är. Dessa kommer att lämna fartyget så fort tillfälle ges, exempelvis i nästa hamn.

Fumlas slaget så bryter myteri ut. Antalet myterister är 5% av hela besättningen för varje effektsteg som slaget misslyckades (avrunda antalet besättningsmän uppåt). Spelledaren bestämmer eller slumpar fram vem i besättningen som gör myteri. Om myteristerna inser att de inte kan ta över fartyget så är deras troligaste strategi att ta en skeppsbåt och lämna fartyget.

1T100	Besättning	Hyra	Andelar	Kistor	Sjömannaskap	Primära färdigheter***
–	Ägare	–	20–40	–	3T6+2	Övertala, Ledarskap
1	Kapten*	15	16–24	4	3T6+4	Ledarskap, Navigation, Väderkännedom **
2	Kargör*	12	16	4	2T6+3	Övertala, Värdera, Handel
3–6	Förste styrman	12	8	3	2T6+7	Ledarskap, Navigation, Väderkännedom **
7–9	Andre styrman	9	6	3	2T6+6	Ledarskap, Navigation, Väderkännedom **
11–12	Harpunerare	6	3	3	2T6+5	Spjut, Jakt
13–14	Långlots	9	(4)	3	2T6+6	Navigation, Astronomi
15–16	Båtsman	6	(3)	3	2T6+6	Ledarskap, Klättra
17–19	Sergeant*	6	(3)	2	2T6+4	Ledarskap, Svärd
20–21	Skeppsläkare*	9	(3)	2	2T6+3	Läkekonst
22	Skrivare*	9	(3)	2	2T6+3	Skriva, Bokhållning
23–26	Stuert	6	(3)	4	2T6+4	Bokhållning
27–29	Väbel*	6	(3)	2	2T6+5	Övertalning, Klubba
30–33	Kock*	5	(2)	1	2T6+3	Matlagning
34–37	Kvartermästare	5	(2)	2	2T6+6	Ledarskap
38–41	Rorsman	3	(2)	1	2T6+6	Klättra, Speja
42–44	Segelmakare*	5	(2)	3	2T6+4	Segelmakare
45	Smed*	5	(2)	3	2T6+3	Grovsmed
46–50	Timmerman*	5	(2)	3	2T6+3	Timmerman
51	Tolk*	6	(2)	2	2T6+3	Språk
52–54	Bågskytt*	3	(1)	2	2T6+3	Båge
55	Garvare*	3	(1)	1	2T6+3	Garvare
56–61	Jungman	2	(1)	1	2T6+4	Klättra, Speja
62	Långlotslärling	3	(1)	2	1T6+6	Navigation, Astronomi
63–67	Marinsoldat*	3	(1)	1	2T6+4	Svärd eller Yxa
68–69	Maskinist*	5	(1)	2	2T6+3	Krigsmaskiner
70–75	Matros	3	(1)	1	2T6+5	Klättra, Speja
76–79	Mässuppassare	2	(1)	1	1T6+5	Etikett
80–84	Roddare	2	(1)	1	1T6+5	–
85–86	Slavdrivare	5	(1)	1	2T6+4	Ledarskap, Slagsmål
87	Styckare*	5	(1)	2	2T6+3	Slaktare, Yxa
88–90	Trumslagare	3	(1)	1	2T6+4	Musik: Puka
91–93	Kypare*	3	(1)	2	2T6+3	Tunnbindare
94–100	Skeppspojke	1	(0)	1	1T6+4	–

* Ej uppdelade i babords eller styrbords vaktlag.

** På örlogsfartyg har dessa även färdigheten Krigsföring.

*** Färdighetsnivån på dessa är 3T6 fast dock aldrig lägre än sjömannens färdighetsnivå i Sjömannaskap.

Tabell SP-29: Besättningsmännen och deras kontrakt.

1T100	Sekundär färdighet	Färdighetsnivå*
1–7	Berättarkonst	3T6+2
8–14	Fiske	2T6+6
15–18	Kasta	2T6+6
19–26	Klättra	2T6+6
27–29	Läkekonst	1T6+6
30–34	Matlagning	3T6+2
35–41	Musik	3T6+2
42–46	Navigation	2T6+3
47–59	Simma	2T6+6
60–65	Sjunga	3T6+2
66–70	Skumraskaffärer	3T6+2
71–74	Spel & dobbel	3T6+2
75–82	Stridsvana	1T6+6
83–91	Supa	3T6+2
92–96	Väderkännedom	3T6+2
97–100	Värdera	2T6+6

* Om besättningsmannen redan har färdigheten så höjer man färdighetsnivån med 1T6 istället.

Tabell SP-30: Sekundära färdigheter för sjömän (slå en gång per sjöman).

Sjömannaskap

Sjömannaskap är konsten att under alla förhållanden, det vill säga i alla väderlekar och alla farvatten, hantera ett fartyg eller båt med hjälp av segel eller åror. Konsten innefattar även kunskapen om hur man använder all utrustning och utför alla arbeten som finns ombord.

Besättningens situation	Svårighet
Grundsvårighet	Ob1T6
Utebliven betalning av hyra	+Ob1T6
Besättningen utsätts för fara	+Ob1T6
Provianten ransoneras	+Ob1T6
Fartyget är underbemannat	+Ob1T6
Kapten har visat sig inkompetent	+Ob1T6
Besättningen är missnöjd sedan tidigare *	+Ob1T6

* Moralslaget misslyckades förra gången det slogs.

Tabell SP-31: Svårighet för moralslag för besättning.

Beteende för sjömän [Frivillig regel]

För att ge lite färg och personlighet åt sjömännen på ett fartyg kan man använda nedanstående beteendetabeller. Den kan användas både generellt för hela besättningen eller individuellt från person till person. Använd tabell SP-32 för befäl och tabell SP-33 för manskap och marinsoldater. Sergeant kan använda

tabell SP-32 eller tabell SP-33. Välj eller slå en T100 för att avgöra utmärkande beteende. Slå om om det behövs. Det kan till exempel vara rätt så otroligt om ett fruktat piratband har en kapten som är moralisk och inte vill se onödigt våld medan hans besättning är aggressiva och blodtörstiga. Å andra sidan skulle det också kunna bli en intressant situation med slitningar mellan befäl och besättning.

1T100	Beteende för befäl
01-02	Allvarlig
03-04	Ambitiös
05-06	Arrogant
07-08	Auktoritär
09-10	Behärskad
11-12	Bitter
13-14	Brutal
15-16	Diplomatisk
17-18	Djärv
19-20	Drömmande
21-22	Entusiastisk
23-24	Filosofisk
25-26	Flexibel
27-28	Frikostig
29-30	Förlåtande
31-32	Försiktig
33-34	Hemlighetsfull
35-36	Hetlevrad
37-38	Humoristisk
39-40	Hänfull
41-42	Ironisk
43-44	Känslökall
45-46	Labil
47-48	Likgiltig
49-50	Listig
51-52	Lättretad
53-54	Moralisk
55-56	Munter
57-58	Noggrann
59-60	Nostalgisk
61-62	Nyckfull
63-64	Oförstående
65-66	Otålig
67-68	Pedantisk
69-70	Plikttrogen
71-72	Pratsam
73-74	Principfast
75-76	Sansad
77-78	Själsäker
79-80	Skrockfull
81-82	Stolt
83-84	Sympatisk
85-86	Tolerant
87-88	Tveksam
89-90	Tystlåten
91-92	Tålmodig
93-94	Uppmuntrande
95-96	Vresig
97-98	Vänlig
99-100	Ärlig

Tabell SP-32: Beteende för befäl.

1T100	Beteende för manskap
01-02	Bitter
03-04	Bråkig
05-06	Butter
07-08	Djupsinnig
09-10	Dryg
11-12	Drömmande
13-14	Egoistisk
15-16	Elak
17-18	Enveten
19-20	Falsk
21-22	Feg
23-24	Frispråkig
25-26	Frågviss
27-28	Glad
29-30	Gnällig
31-32	Hemlighetsfull
33-34	Hetsig
35-36	Hjälpsam
37-38	Ironisk
39-40	Kaxig
41-42	Lat
43-44	Likgiltig
45-46	Lojal
47-48	Lugn
49-50	Långsint
51-52	Lättretad
53-54	Lögnaktig
55-56	Missmodig
57-58	Misstänksam
59-60	Modig
61-62	Motvalls
63-64	Nervös
65-66	Noggrann
67-68	Opålitlig
69-70	Otålig
71-72	Pratsam
73-74	Pålitlig
75-76	Själsäker
77-78	Skeptisk
79-80	Skrockfull
81-82	Skämtsam
83-84	Snål
85-86	Stursk
87-88	Tillitsfull
89-90	Tystlåten
91-92	Utmanande
93-94	Velig
95-96	Virrig
97-98	Vresig
99-100	Vänlig

Tabell SP-33: Beteende för gemene sjöman.

LIVET TILL SJÖSS

DET ÄR ETT hårt liv som sjömännen lever ombord. De turas om att arbeta i vaktpass om fyra timmar varefter de har en frivakt på fyra timmar. Detta upprepas dygnet runt. Det finns många faror ombord. De mest uppenbara är naturligtvis risken att spolas överbord i en storm eller att förolyckas i samband med att seglen hanteras. De flesta sjömän dör dock av sjukdomar som härjar ombord – den vanligaste sjukdomen är skörbjugg som drabbar sjömän då det varit ute på havet ett par månader. Även svält och vattenbrist utgör en reell fara.

Sjömännens arbetsuppgifter

En matros på ett fartyg måste kunna styra efter kompassen, loda och hantera seglen, även i mörker och storm. Matrosen måste också kunna varje detalj i riggen, kunna reparera tågvirke och underhålla skrovet.

När det finns tid över måste besättningen ständigt gå över och reparera det som är slitet. Större skador i seglen lagas av segelmakaren, men alla matrosar kan hjälpa till med enklare lappning. Detsamma gäller för timmermannen och smeden som ofta tar hjälp av matroserna för att utföra enklare arbeten och reparationer.

En duglig matros har möjlighet att bli befördrad till kvartermästare och båtsman. Har han speciella färdigheter finns det även andra yrken som matrosen kan få byta till. För att bli långlots och styrman måste man dock ha speciell utbildning och kunna navigation. Att någon blir befördrad från manskapet till befälet är mycket ovanligt. Befäl rekryteras direkt eller utbildas för sin uppgift som lärning eller kadett.

För jungmän och skeppspojkar finns det mängder med enkla arbetsuppgifter: skrubba däck, göra rent hos och mata djuren, pumpa läns, tjära tågvirke och trä, putsa metalldelar, dreva springor i skrovet, sanda däcksplankorna, hjälpa hantverkarna, springa ärenden och passa upp på befälen. Det är sällan manskapet kan lata sig på arbetstid.

Fukt, kyla, värme och stank

Den ständiga fukten ombord är en viktig faktor som gör sjömanslivet allt annat än en njutning. Kläder som blivit nerblöta med saltvatten har en förmåga att aldrig kännas riktigt torra. Fuktiga kläder gör att man lättare fryser, speciellt på nordligare breddgrader. Dessutom finns ingen uppvärmning på fartyg. Så ofta som det är möjligt försöker därför sjömännen tvätta sina kläder med regnvatten och torka dem i friska luften.

På sydliga breddgrader har man det motsatta problemet. Även här är det ofta fuktigt, men den tropiska solen värmer upp hela fartyget tills det blir olidligt hett. Öppnade luckor och solskydd av segelduk kan bara lindra hettan något. På mindre fartyg kan besättningen sova på däck under bar himmel, men detta är inte möjligt på större skepp. Solen bränner också oskyddad hud och i kombination med saltvatten kan detta bli ytterligare ett problem.

Dessutom orsakar mögel, lort, svett och våta kläder att luften luktar mycket illa under däck. Sjömän är dock inte lika känsliga för dålig lukt som folk i land. Slavskepp är de allra värsta eftersom slavarna alltid hålls under däck och en stank av svett och avföring slår runt hela skeppet.

Vakter

Dygnet ombord på ett fartyg är uppdelat i sex vakter. Varje vakt är fyra timmar lång och indelad i åtta glas, motsvarande en halv timme. Termen 'glas' kommer av att man vrider timglasets då det runnit ut. Varje gång timglasets runnit ut så slår rorsmannen (den matros som står vid roret) ett antal slag i skeppsklockan som motsvarar det antal timglas som runnit ut under den aktuella vaken. Slagen i skeppsklockan paras ihop två och två. Exempelvis så låter fem glas på följande sätt: "dong-dong dong-dong dong". Enda gången man slår mer än åtta glas är på nyårsnatten då man slår 16 glas för att hälsa det nya året.

Varje vaktpass har sitt eget namn: första vaken (kl.20–24), hundvaken (kl.00–04), dagvaken (kl.04–08), förmiddagsvaken (kl.08–12), middagsvaken (kl.12–16) och eftermiddagsvaken (kl.16–20). Eftermiddagsvaken brukar ibland delas in i första och andra plattvaken (kl.16–18 och kl.18–20).

Klockan	Vaktpass	Tjänstgörande vakt
20–24	Första vaken	Styrbords vakt
00–04	Hundvaken	Babords vakt
04–08	Dagvaken	Styrbords vakt
08–12	Förmiddagsvaken	Babords vakt
12–16	Middagsvaken	Styrbords vakt
16–20	Eftermiddagsvaken	Babords vakt

Tabell SP-34: De sex vakterna.

Vaktlag och kvarter

Besättningen på ett fartyg delas upp i en styrbordsvakt och en babordsvakt som turas om att tjänstgöra (namnet på vakterna har dock inget att göra med var de bor på fartyget). Kaptenen, hantverkarna, marinsoldaterna och en del andra är undantagna och ingår inte i något av vaktlagen (vilka anges i tabell SP-29). Avlösning sker var fjärde timma då åtta glas slås. Det vaktlag som inte är i tjänst sägs ha 'frivakt'.

Om det uppstår en nödsituation eller om man får syn på fientliga fartyg så kallas även frivakten i tjänst genom kommandot "alle man på däck!". Under natten är det en order som få sovande sjömän uppskattar – med största sannolikhet innebär det att det inte blir någon mer sömn den natten.

Styrbordsvakten anses vara den 'förmästa' och leds av förste styrman. Styrbords vakt är i tjänst första vaken, dag- och middagsvakten.

Babordsvakten leds av andre styrman (andre löjtnant på örlogsfartyg). Finns ingen andre styrman eller andre löjtnant så är båtsman vakthavande befäl. Babords vakt är i tjänst hundvakten, förmiddagsvakten och eftermiddagsvakten.

Som regel är besättningen på större fartyg uppdelad i fyra kvarter – varav två i babords vakt och två i styrbords vakt. På större fartyg finns speciella kvartermästare som är förmän för de fyra kvarteren.

Frivakt och sömn

Befälen sover i kajutan under halvdäcket eller akterkastellet. Det är bara kaptenen, kargören och ägaren som har en egen hytt. Övriga befäl får som regel dela hytt, två och två eller fyra och fyra. Problemet med detta är inte så stort eftersom hyttkamraterna ingår i olika vaktlag. Befälen sover i smala kojor med höga kanter, så att de inte ramlar ut då det är kraftig sjögång.

Manskapet sover i skansen, belägen under backen längst fram i fartyget. På stora skepp och örlogsfartyg räcker dock inte skansen till allt manskap och en del får då sova på andra platser. På handelsskepp och mindre skepp brukar manskapet sova direkt på däck. På örlogsfartyg och större skepp finns sällan plats för detta och manskapet sover därför i hängkojor – en sorts hängmattor som hängs upp i krokar på däcksbalkarna. Sovställningen kanske inte är den bästa, men man ligger stadigt även i den kraftigaste sjögång.

Mat och dryck

Besättningen får endast ett varmt mål mat om dagen som tillagas av kocken. Maten består vanligen av skeppskorpor, saltat kött, torkad fisk, öl och under goda omständigheter nyfångad fisk. Maten blir ganska snabbt dålig av mögel och förruttelse. Dessutom kan råttorna ombord göra stor skada. Skeppskorporna blir efter några veckor så fulla vivlar att man måste knacka bort dessa oaptitliga svarta insekter.

Färskvatten är ett stort problem ombord. Redan efter ett par veckor så börjar vattnet i tunnorna bli dåligt. Att tillsätta lite av sitt brännvin till vattnet är ett sätt att desinficera vattnet. Ett annat sätt är att ta med öl eller vin – de håller bättre än vatten, men är betydligt dyrare att införskaffa. Påfyllning av färskvatten är en av de få anledningar som gör att fartyg stannar till vid öar och mindre hamnar på väg till sin destination.

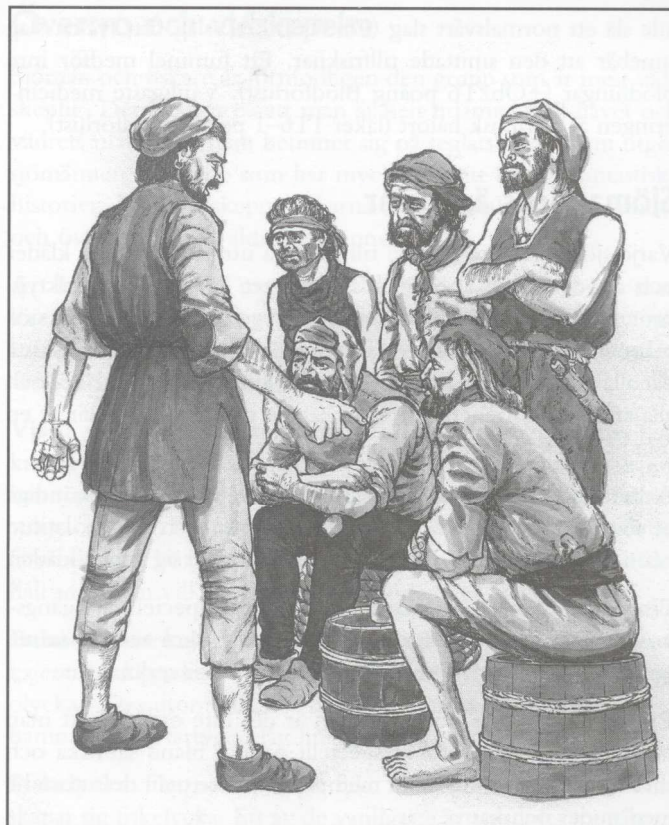
Förråd av proviant och färskvatten

Proviant och färskvatten måste medtagas till alla besättningsmän. Ett ton räcker för 200 mandagar. För att se hur många dagar proviant och färskvatten räcker dividerar man antalet mandagar med antalet besättningsmän.

Sjukdomar till sjöss

Sjukdomar är en av de största farorna för sjömän ombord på fartyg som ligger ute till havs långa tider. Hygien är uruselt, maten är undermålig och näringsfattig, dricksvattnet är så gott som otjänligt. Att man sedan lever tätt inpå varandra, i kalla, våta utrymmen gör inte saken bättre. Det finns många sjukdomar som kan drabba en sjöman, men de två farligaste är förmodligen rödsot (dysenteri) och skörbjugg. Regler om hur sjukdomar fungerar finns på sidan 266 i regelboken.

Sjösjukan: Sjösjukan är egentligen ingen riktig sjukdom, men den drabbar ändå oerfarna sjömän och passagerare hårt. Varje gång våghöjden ökar skall personer med färdighetsnivåer i



Sjömannaskap på sju eller lägre (≤ 7) slå ett slag mot färdigheten. Sjömannaskap för att se om de undviker att bli sjösjuka. Svårighet består i lika många tärningar som våghöjdsvärdet (från tabell SP-5). Varje dag som går gör detta slag en nivå enklare (–Ob1T6). Varje gång våghöjden sjunker och varje nytt dygn får man försöka göra ett nytt slag för att se om sjösjukan försvinner. Det finns massor med tricks som sägs hjälpa mot sjösjukan, exempelvis saltad fisk, skorpor, kex, torrt bröd, sprit, vinäger och så vidare. Spelledaren kan tillåta att sjösjukelaget blir en nivå enklare (–Ob1T6) om någon dylik metod används. Ett perfekt slag för sjösjukan gör att man får sjöben och klarar sig undan sjösjukan resten av resan. Ett misslyckat slag gör att man inte kan äta något den dagen samt att man inte återhämtar någon utmattningsnivå. Ett fumlat sjösjukslag gör att man spyr okontrollerat.

Skörbjugg: Den kanske mest fruktade sjukdomen till sjöss är skörbjuggen som har en förmåga att drabba skeppet då det varit till sjöss i ett par veckor. Skörbjugg är inte smittsam utan orsakas av näringsbrist. I stället för smittorisk-slag slår man ett liknande TÅL-slag för att se om man drabbas av skörbjugg. Svårigheten för detta slag är Ob1T6 för varje månad man varit till sjöss utan att fartyget tagit ombord färsk proviant. Symptomen består i blek hud, trötthet, aptitlöshet och blödande tandkött. Den sjuke får två (+2) poäng Långtidsutmattningsnivå per dygn. Varje vecka slås ett nytt TÅL-slag med samma svårighet som ovan. Misslyckas detta slag går sjukdomen in i nästa stadie där den sjuke dessutom får en (+1) poäng Blodförlust per dygn. Tillfriskning sker ganska snabbt (endast ett par dagar) om den sjuke får färsk mat. Vanligaste medicineringen är auccafrukten som är känd för att skydda mot skörbjugg.

Rödsot: Smittorisken är normal (Ob3T6) vid förtäring av smittat vatten eller föda. Den smittade drabbas av feber och intensiva knipsmärtor i buken (+Ob1T6 poäng Smärta per dygn). Tillfrisknande: Varje dygn (efter det första) får den smitt-

ade slå ett normalsvårt slag (Ob3T6) TÅL-slag. Ett lyckat slag innebär att den smittade tillfrisknar. Ett fummel medför inre blödningar (+Ob2T6 poäng Blodförlust). Vanligaste medicineringen är alarinnsk hålört (läker 1T6-1 poäng Blodförlust).

Sjömannens ägodelar

Varje sjöman måste själv se till att vara utrustad med de kläder och ägodelar som behövs. Undantaget är speciella verktyg, proviant och dryck – detta måste fartygets stuart se till att sjömannen får tillgång till. Varje sjöman har var sin sjömanskista där alla tillhörigheter förvaras. I denna kista måste alla kläder och alla andra tillhörigheter förvaras när de inte används. Här är en lista på vad sjömannen kan tänkas ha i sin sjömanskista:

Arbetskläder: Normalt har sjömannen med sig tre fullständiga omgångar arbetskläder. Beroende på årstid och vilken latitud resan sker på så måste sjömannen också ha med sig varma kläder.

Finkläder: Många sjömän tar med sig en speciell landgångskostym som ofta består av väst, knäbyxor, skor med spännen och en sjömanshatt. Om man har råd, med silverknappar.

Peruker: Bland de högre befälen är det inte ovanligt att man tar med peruker. Detta är speciellt vanligt bland sabriska och thalaskiska fartyg. Har man med peruk måste man dessutom ha med puder och kam.

Guldringar: Att ha guld- eller silverringar är mycket populärt bland sjömän. Man kan ha dem på fingrarna eller i öronen. Att ha guldringarna i öronen är speciellt vanligt bland pirater.

Hängkoj: En sorts hängmatta som fungerar som koj för den gemene sjömannen. Det är bara befälen som har tillgång till riktiga kojor. Alla andra får sova i nedtagbara hängmattor där det finns plats. På stora örlogsfartyg med stora besättningar hänger dessa kojor tätt packade enligt ett speciellt reglemente. Observera att på vissa mindre fartyg så sover manskapet direkt på trädeckat (men på större fartyg finns sällan tillräckligt med plats för detta).

Matutensiler: Skål, sked, kniv, mugg, snusdosa, tobakspung och elddon.

Hygienartiklar: Rakkniv, spegel, såpa, handduk, nål och tråd.

Tidsfördriv: Sjömansarbeten såsom sniderier eller modellbyggen är ett vanligt tidsfördriv bland sjömän. Att ta med sig brädspel, tärningar eller kortlekar är mycket populärt.

Sprit: Många sjömän har ett extra förråd av starka drycker. Ibland finns också ett litet förråd av kryddor för att göra maten något mer aptitlig.

Amuletter: Lyckoamuletter, religiösa föremål (exempelvis en avbild av Navare).

Handelsvaror: I mån av plats i sjömanskistan kan sjömannen själv köpa handelsvaror för att sedan förhoppningsvis kunna sälja dem med vinst i nästa hamn. Vissa besättningsmedlemmar har rätt att ta med sig mer än en sjömanskista (se tabell SP-29).

Befäl som har egna hytter kan ta med sig betydligt fler saker. Kaptenen och kargörerna har säkert med sig flera ombyten fina kläder och peruker. Befälen har också med sig egna förråd av bättre mat än vad manskapet fick. En hel del vin och sprit brukar också medtagas.

Hönsningar

Då nykomlingar till sjöss passerar vissa bestämda platser är det sed att genomföra så kallade hönsningar, det vill säga förluster där de nybliva sjömännen invigs med diverse förnedrande riter. Hönsningar sker för alla nya sjömän som passerar ekvatorn, vanligt är också att dessa sker då man passerar Thalamus södra udde. På cirefaliska och sabriska fartyg sker dessa riter då man lyckligt passerat Takalorr.

Exakt hur dessa riter går till varierar, men vanligtvis brukar man snagga håret och måla den nakna sjömannen med tjära och fjädrar. Dessutom är det vanligt att novisen måste dricka någon illasmakande blandning av öl, fisk, kryddor och olja. På sabriska fartyg skall den som hönsas dessutom utföra gyckel för att underhålla den övriga besättningen. På cirefaliska fartyg är det inte ovanligt att novisen binds runt fötterna och hissas upp rånocken så att han kan flaxa med armarna.

Om novisen vill undslippa den värsta förnedringen så är det möjligt att muta de övriga sjömännen med brännvin. Fast eftersom det kan kosta att bjuda en hel besättning är det inte alla som har råd att slippa undan på detta viset.

Sysslolöshet

Då ett fartyg råkar ut för stiltje kan det lätt gå långa tider då besättningen inte har några viktiga uppgifter att utföra. Sysslolöshet kan också uppstå om segelfartyget kommer in i de stadiga passadvindar som kan blåsa med konstant kraft och riktning i flera veckor.

Befälen försöker alltid hålla besättningen sysselsatta med någonting för att det inte skall uppstå missnöje eller slagsmål. Vanliga sysslor kan vara att slipa däckens ljusa, laga segel, täta skrovet, hålla utkik och vad annat som kan behövas göra.

Naturligtvis finns det en hel del nöje som besättningen kan sysselsätta sig med på sina frivakter, exempelvis sjömansarbeten, klättring i riggen, fiske, brottnings, kortspel, brädspel, lyssna på berättelser, spela musik och sjunga. Att dricka brännvin och röka tobak ses av många sjömän som en meningsfull sysselsättning under den lediga tiden.

Brott och straff

Ombord på fartyget är disciplinen mycket viktig. Ett av sätten att upprätthålla disciplinen är att använda hårda straff. På ett fartyg är kaptenens ord lag. Det är dessutom kaptenen som dömer ut alla straff på fartyget. Den vanligaste bestraffningsmetoden är, precis som till lands, prygel. Mer raffinerade metoder finns dessutom. Här är några exempel på straff som kan förekomma. Exakt vilket straffet blir bestäms av kaptenen eftersom hans ord är lag. Vissa kaptenar är brutalare än andra, medan vissa kaptenar föredrar att visa nåd istället för våldsbaserad auktoritet. Undantaget är dock på cirefaliska fartyg där straffpåföljderna är strikt definierade.

Kölhalning: Kölhalning innebär att den som skall straffas binds fast med två linor och med dessa halas under kölen från ena fartygssidan till den andra. Detta straff döms ofta ut om någon varit ovarsam med eld eller spelat hasardspel om vapen. Beroende på hur snabbt man dras under skrovet så kan kölhalningen vara allt från en otrevlig överraskning till ett dödligt straff. Vill

kaptenen förmildra kölhalningen så kan vikter bindas fast vid offret så att huden inte blir uppskuren av de vassa snäckor och musslor som täcker botten på fartyget. Vid kölhalning används reglerna för drunkning (se regelboken sidan 175).

Fastnagling: Den som skall straffas naglas fast genom handen mot masten. Detta sker med en dolk eller en märkspik. Den som skall straffas får sedan stå där en längre tid tills brottet sonats. Fastnagling är ett vanligt straff för lättare misshandel eller slagsmål.

Stympning: Olika former av stympning är vanligt förekommande. För lindrigare stöld så är det brukligt att skära öronen av tjuven. För grov misshandel och om man lagt hand på en officer så hugger man av handen. Om man pratat illa om befäl kan straffet bli att få tungan utskuren.

Springa i rå: Detta straff innebär att man binder offret i händerna och som sedan hissas upp i en rånock. Ibland släpper man linan och låter offret falla ner i vattnet. I de senare fallen är det brukligt att ha en lina fäst vid en fot så att offret kan bärgas ombord på fartyget igen. Att springa i rå är ett straff som är vanligt på sabriska fartyg då en sjöman klagat eller ställt till bekymmer för den övriga besättningen.

Prygling: Den som skall straffas surras till stormasten eller fockmasten och piskas därefter med en käpp eller en piska på ryggen. I många fall används en så kallad niosvansad katt som är tillverkad av en bit tågvirke. På varje svans finns tre knutar som gör slagen mer smärtsamma. Piskning är ett straff som kan användas för de flesta typer av brott, speciellt vanligt är straffet dock om man somnat på sin vakt. Hur många dussin slag som den som skall straffas får utstå beror på hur allvarlig förseelsen var.

Hängning: För grova brott såsom mord, våld mot befäl, myteri och liknanden så är avrättning det enda tänkbara straffet. Brottslingen hängs då från rånocken. På örlogsfartyg brukar man vänta med denna bestraffning tills man kommit i hamn så att den avrättade kan hänga från rån som en varning för andra.

Kastad över bord: Att bli kastad över bord är ett straff som är förvånansvärt ovanligt. Det är vanligast på tirakiska fartyg och piratskepp. På vissa piratskepp är det vanligt att man låter offret gå på plankan. På cirefaliska fartyg så används detta straff vid mord. Förbrytaren binds då samman med den mördade och kastas i havet.

Halshuggning: Befäl som gjort sig skyldiga till brott som kräver dödsstraff anses på sjön ha rätt att bli halshuggna istället för att avrättas genom ovärdiga metoder som hängning eller liknande. Huvudet huggs då av med en yxa eller svärd.

Strandsättning: Ett straff som är speciellt vanligt bland pirater är att man överger brottslingen på en öde ö (då tillfälle bjuds).

Tortyr: Liksom i borgarnas fängelsehålor förekommer diverse grymheter även till havs när straffen skall utmätas. Tortyr är inte alls ovanligt, även på skepp från nationer där tortyr avskaffats eller förbjudits. Eftersom profossen och kaptenen, ofta oberoende av nationens lagar, sköter rättskipningen om bord på skeppet förekommer grymheter som strupskrivar, brinnande stickor och 'kirurgi' utan bedövning. Speciellt vanligt är detta förfarande när det gäller att pressa offret på information, exempelvis om gömda skatter eller eventuella uppdragsgivare, eller när offret begått svåra brott och kaptenen verkligen vill statuera exempel.

Övertro och vidskepelse

Sjömän och fiskare är förmodligen den grupp som är mest vidskeplig. Detta beror på att man är helt utlämnad till havet och vädrets makter då man befinner sig på seglats. Dessutom utgör sjömännen en grupp som har mycket tid att berätta fantastiska historier. De nya skeppspojkarna lär sig snabbt alla legender och övertro från de äldre sjömännen.

Att köpa vind: Vill man att det skall börja blåsa mer kan man kasta ett mynt i havet på lovartsidan. Vill man ha mindre vind kan man kasta ett mynt över relingen i lä. Vill man att vinden skall vända så kan man kasta en brinnande kvast i sjön.

Vissla på vind: Sjömän visslar inte ombord eftersom det sägs kunna dra till sig stormar. Dessutom finns risken att en vissling kan förväxlas med signalerna från skepparens visselpipa. Är det stiltje och man har modet kan man dock vissla lite grand för att få vinden att börja blåsa igen – detta skall i så fall göras åt det håll som man vill att vinden skall börja blåsa ifrån.

Babord mot kaj: Alla fartyg lägger till med babordssidan mot kajen. Att lägga till med styrbordssidan mot kajen anses bringa olycka. Dessutom skulle det bli ganska stor oordning i hamnarna om fartygen låg lite hur som helst.

Fiskelycka: Det finns många olika föreställningar om hur man skapar sig fiskelycka. Ett av de vanligaste är att spotta tre gånger på fiskeredskapet. En annan är fiskaren bör ha åtminstone ett plagg vänt med avigsidan utåt. Att äta upp den först fångade fiskens hjärta är också ett säkert sätt att få fler fiskar, medan att tappa den första fångade fisken anses ge en dålig fångst.

Förbjudna ord: Vissa ord anses bringa olycka ombord, exempelvis: "häst", "präst", "lax", "hund", "häxa", "död" och "drunkna". Dessutom skall man inte nämna oönskade vindar vid namn. Lämpligt är istället att använda så omskrivningar som "fyrbenig" och "svartrock" istället för "häst" respektive "präst".

Präster ombord: Att ta en präst ombord anses av många sjömän att båda olycka. Undantaget är naturligtvis 'navigatören' (Navarekultens präst). Om man ändå är tvungen att ta en präst ombord så bör man skrubba rent fartyget ordentligt både innan och efter prästen varit ombord.

Råttorna lämnar skeppet: Om man ser råttor som lämnar skeppet, oavsett om skeppet ligger vid kaj eller är ute till havs, så betyder detta att fartyget kommer att gå under.

Skeppsrået: Liksom gårdstomten i land sägs varje skepp ha sitt eget skeppsrå. Det gäller att hålla sig väl med skeppsrået eftersom det kan varna för faror. Om man gjort skeppsrået fientligt inställt är olyckan inte långt borta. Skeppsrået sägs knacka i skrovet om en storm är nära förestående och gråta i lastrummet om lasten är dåligt surrad. Skeppsrået gör dock alltför att hålla sig undan – det är därför inte många sjömän som sett det.

Spökskepp: Det finns många skrämmande berättelser om spökskepp som seglar på den sju haven. En del av dessa spökskepp är ofantligt stora, andra har en besättning av vandöda, medan andra seglar som herrelösa skepp. Spökskepp har en förmåga att försvinna lika plötsligt som de dyker upp. Ofta siktas de då sikten är dålig, exempelvis nattetid eller i dimma. En del skepp kan segla förbi då det råder stiltje. Att sikta ett spökskepp anses sällan båda god lycka.

Sjöfartens gudar

Många sjömän är djupt troende antingen på hemlandets traditionella religion eller på sjöfararnas speciella kult: Navare.

Navare: Navare är sjöfartens gud. Guden avbildas som en gigantisk humanoid som är täckt med sjögräs. I handen håller han en treudd. I västlanden kallas samma gud för 'Mare'. I Asharina kallas han 'Belk' och anses vara ett gigantiskt havstroll. Klen-trogna jargier som tycker sig behöva något mer än Daak då de är ute på de stora haven tillber i smyg guden. De kallar honom Tritos och föreställer sig guden som ett gigantiskt havsmonster.

Maktah: Nästan alla tirakiska sjömän tillber Maktah. Ibland dyrkas även Navare eller Orca vid sidan av Maktah.

Daak och St Francola: Daaktroende sjömän tillber sin gud genom St Francola som är alla sjömäns skyddshelgon. Fiskare brukar även tillbedja St Rafamus som är fiskarnas skyddshelgon.

Cirza: Nästan alla cirfaliska sjömän tillber Cirza.

Aerolus och Ruros: Aerolus är luftens gud och Ruros är stormarnas gud. Dyrkan av dessa två gudar är inte speciellt vanlig, men den förekommer framförallt i bland sjömän från Asharinahalvön och den stora arkipelagen.

Orca: Rövarguden, dyrkas av en del pirater. Anses ha formen av en gigantisk haj eller späckhuggare. Det händer ibland att pirater offerar tillfångatagna genom att låta dem gå på plankan och på så sätt bli mat åt hajar.

Sjömanstugg – eller hur man talar som en riktig sjöbjörn

Aj: Ja.

Aj aj!: Uppfått!

Akterseglad: Att missa fartyget vid avgång.

Backlagskamrat: Det samma som en matros eller jungman.

Baj om baj: Så småningom.

Beckbyxa: Öknamn för sjöman.

Besköjt: Asharisk skeppsskorpa.

Binge: Koj.

Blånäsor: Öknamn på saltstänkta fiskare från Danbréann, som ger sig ut på fiske året runt.

Blåvattnet: Blå havet.

Boms: Snyltbenägna kollegor. Kan även användas om tiggare iland.

Brassa käk: Laga mat.

Bryggstöttare: Öknamn för landkrabba som är fascinerad av sjömanslivet.

Bunke: Koj.

Byssa: Kabyssen, det vill säga köket ombord.

Båsen: Öknamn för båtsman. Kommer från den cirfaliska motsvarigheten, boszun.

Båt: Befarna sjömän benämner ofta om sitt fartyg som "båten" – men aldrig som "skepp", eftersom detta sägs bringa otur.

Calentiza: Ett cirfaliskt ord för värmeslag på tropiska breddgrader, som sägs kunna leda till oemotståndlig lust att hoppa i havet.

Den gamle: Befälhavaren.

Djävlar i min talja: Däcksriktig svordom.

Dra en skröna: Att berätta en historia med varierande halt av sanning.

Drickat: Vattnet eller havet.

Drifta: Maska, exempelvis underlåta att töma till.

Drummel: En landkrabba. Används även om en klumpig sjöman.

Dryckjom: Brännvin och andra starka varor.

Fia: Kvinnlig mässuppassare.

Francolas duvor: Stormsvalor och stormfåglar som anses varna sjömännen för annalkande storm. Namnet kommer från sjöfararnas skyddshelgon St Francola.

Fuling: Öknamn på besättningsmedlem som är illa omtyckt ombord.

Få dag: Att bli slagen.

Få på båten: Att bli nobbad.

Fånga krabba: Att göra ett falskt årtag.

Förkert: Felaktigt eller orättfärdigt.

Försten: Styrman.

Galli-galli: Outhärdligt påfrestande försäljare i hamn.

Gjuta olja på vågorna: Att försöka lugna ner en kontrovers.

Gubben: Öknamn på kaptenen.

Gyttjekrok: Ankare.

Gå på bommen: Att tigga sig fram.

Gå västerut: Gå förlorad eller avlida.

Horkasse: Hamnbordell.

Hornblåsare: Soldiska sjömän och deras fartyg.

Hyvelhin: Öknamn på timmermannen.

Häll an!: Stopp!

Hökare: Öknamn för skaffare eller stuert.

Jack: Namn som manlig mässuppassare.

Jangers: Öknamn på jargiska sjömän. Namnet syftar på deras påstådda grälsjuka.

Jargiska girar: Skämtsamt om avvikelser från kursen beroende på slarv.

Kareta: Nedsättande om ett misskött fartyg.

Kicka: Kritisera, klaga, gnälla.

Killick: Stenankare.

Klampnisse: Öknamn på timmermannen.

Klyvarbomsnack: En stor näsa.

Knackare: Skeppsskorpor. Syftar på att man ofta måste knacka bort insekterna från dem.

Knalle: Skeppsskorpa.

Knyta sig: Att gå till kojs.

Kommissen: Öknamn på örlogsflottan.

Komshå: Småmutor i hamn.

Krumhult: Ett gömställe ombord för en trött sjöman som vill komma undan en stund.

Kutta ut: Ta bort eller skära ut.

Landbacken: Fasta land.

Landkrabba: Person tillhörande den anonyma massa som ej är sjömansyrkets vägnar slagit en läns i drickat.

Langa hit!: Ge hit!

Lerkrok: Ankare med flyt.

Losa: Att förlora något.

Lugar: Hytt.

Länsa förpiken: Urinera. Görs aldrig i lovert.

Löpande gods: Skämtsamt benämning på brännvin som lätt löper ner i halsen.

Löske: Slarvigt fastgjord eller lös och ledig om en person.

Mata fiskarna: Spy över relingen.

Minosavé: Jag vet inte.

Mönstra av för gott: Avlida.

Nocka av: Avsluta sitt vaktpass.

Näckroshavet: Igonhavet.

Näckrossjuka: Bakrus.

Ohoj!: Hallå där!

Plurret: Vattnet eller havet.

Punta: Att besöka en prostituerad.

På lätten: Ett fartyg som för tillfället saknar last.

Redare: En återställare mot baksmälla.

Rigg: De bästa kläder som sjömannen använder i hamn.

Rundvaska: Att rengöra något grundligt.

Segla för om masten: Att vara vanlig sjöman (som bor i skansen längst fram).

Segla midvaters: Att slingra sig fram mot sitt mål. Kan även betyda att man inte uppträda helt rakryggt mot de andra besättningsmännen.

Sjapp: En mindre hamnkrog av enklare snitt.

Sju resor värre: Mått på något som är riktigt dåligt jämfört med något annat.

Sjöben: Har den sjöman som är befaren. Avser ibland att man kommit över den första tiden av sjösjuka.

Sjöbjörn: Sjöman.

Sjöbuss: Sjöman.

Sjömansvälsignelse: Svordom.

Sjörättor: Öknamn på pålsklädda tirakiska sjömän, speciellt Bazirkiraker.

Skalka luckan!: Håll klaffen!

Skeppargrädde: En skvätt i kaffet.

Skepparn: Befälhavaren.

Skifta: Att byta ut något.

Slabbkista: Sjömanskläder överhuvud taget, liksom kojpersedlar.

Slafa: Sovna.

Slå en läns: Urinera. Bör inte göras i lovert.

Slå runt: Festa i land.

Smörland: Lågsträckta moln som till en början förefaller vara land. Har en tendens att plötsligt smälta som smör.

Sneseglare: Förolämpning som är användbar i många sammanhang.

Spantad för traden: Att vara rätt man för något.

Spelemansängarna: Det paradiset dit en sjöman seglar då han törnar in för gott.

Splejsa sig: Att gifta sig.

Splejsa: Att dela kostnaden för något.

Stagad: Att vara berusad.

Stimbåtsrättor: Hårdföra ashariska sjömän. Kända för sin aptit på vin och sång, men även för att vara pålitliga sjömän som alltid törnar till i alla väder.

Stå i båten: Syftar till den tid man är påmönstrad.

Stå pall: Att stå fast.

Stå på högtörn: Att vara närmast i tur för något.

Sundet: Avser oftast Takalorrundet.

Svid: De bästa kläder som används i hamn.

Svälja ankaret: Gå iland för gott.

Svävande bädd: Hängmatta.

Ta en törn: Att skärpa sig.

Tjingsa: Byta.

Tjingsargubbe: Försäljare i hamnmiljö.

Tjocka: Dimma.

Tjockhuvun: Ett bland sabriskas sjömän vanligt öknamn på Cirfaliska sjömän.

Trasorna: Seglen.

Trägnagarn: Öknamn på timmermannen.

Törna in för gott: Avlida.

Törna: Att bli skvätt galen.

Ute på femton famnar: Vara helt ute på djupt vatten, det vill säga ha totalt fel.

Vi ses i Ciremelo: Kanske ses vi igen någonstans.

Vind i seglen: När saker och ting går som man tänkt.

Vänsterstopp: Ett halvhemligt extralager av något åtråvärt, exempelvis snus eller brännvin.

Överhaling: En utskällning eller rentav ett kok stryk.

KAPITEL SEX

HAMNEN



REGNET HADE FÖRVANDLAT de nattliga gatorna i hamnkvarteret till lervälling. Dimman rullade in från havet och minskade sikten drastiskt. Husen och gatorna vilade nu i ett töcken där alla ljud dämpades.

Vid kajen vilade skeppen i dimman. Deras förtöjninglinor gnisslade i natten. Lanternor brann ombord på flera fartyg där sjöman har tvingats stanna kvar som vakter. Några sjömän samtalade lågt och halsade brännvin från ett gemensamt lerkrus. En av dem hade gått iväg med en näve mynt för att hitta en prostituerad som de kunde dela på.

Invid kajen ligger hamnmagasinen stora och mörka med de olika handelshusens sköldar ovanför portarna.

Det var fortfarande många timmar till gryningen. Då skulle de ödsliga gatorna åter få liv, hamnkvarteren fyllas med handelsmän som letar efter de bästa priserna, stuvare som bär sina bördor. Fartygen kommer att hissa sina segel mot den blå himlen för att segla bort mot horisonten och försvinna.

Skratt och skrän hördes från världhuset Svarta Kistan, där sjömän och pirater hade ägnat större delen av kvällen till att supa upp sina surt förtjänade pengar. De dinarer som inte gått till sprit hade lades på spel eller prostituerade.

Utanför världshuset hade en tirak spytt ned sig själv och låg slocknad i lervällingen. Hans pengar hade stulits av en någon kringstrykande rånare.

"Ack denna vemodiga midnattstimme", suckade en sjöman i väntan på gryningen.

HAMNEN

HAMNEN ÄR FÖR MÅNGA handelsstäder stadens hjärta. Hit anländer varor från fjärran länder som säljs vidare av handelsmän och månglare. Dagtid är det nästan alltid liv och rörelse i hamnen där köpmän från olika nationalitet försöker få de bästa priserna på sina varor. Hamnkvarteren är ofta vida beryktade och undviks ofta av vanligt folk – i alla fall nattetid. I mer laglösa hamnar händer det att oförsiktiga individer blir sjanghajade.

Hamnens områden

En hamn är i grund en plats där det går att förtöja skepp så de ligger skyddade från vådrets makter. Hamnen fungerar också som en knutpunkt för transporter och handel.

Hamnområdet börjar egentligen redan utanför hamnbassängen. Detta område kallas för 'redden'. Här brukar fartyg ankra, antingen i väntan på att en lots skall komma och lotsa dem i hamn eller för att de inte vill ta ombord någon lots på sitt skepp. Själva hamnbassängen skyddas ofta av vågbrytare som minskar sjögången även då det stormar kraftigt. Där finns det kajer och långa bryggor där skeppen kan lägga till. En del hamnar har dessutom kanaler och broar som ökar antalet tilläggningsplatser.

För att flytta riktigt tunga eller stora laster till och från skepp används kranar som står på kajen. Dessa drivs antingen av människor eller djur och det kostar extra hamnavgift att använda sig av dem.

De flesta hamnar har också ett varv där fartyg byggs och repareras. En del hamnar har också speciella områden reserverade för örlogsfartyg. Denna örlogshamn skyddas ofta av en befästning.

Hamnkvarteren

I anslutning till kajen och bryggorna breder hamnkvarteret ut sig. Här spenderar sjömännen det mesta av sin tid på land och de stora handelshusen har alla kontor här. Även om inget hamnkvarter är identiskt till ett annat så finns det ett genomgående drag i nästan alla Mundanas hamnar.

Hamnkrogar: En hamnkrog finns vanligtvis vid varje gata. Här samlas ofta sjömännen kvällstid för att supa sig fulla i glada vänners lag, spela bort sina pengar och prata om sina äventyr. Av vanligt folk ses ofta hamnkrogar som stökiga och många undviker dem.

Bordeller: Efter en lång tid till sjöss blir de flesta sjömän väldigt sexuellt frustrerade och de passar ofta på att släppa lös sina lustar när de kommer iland. Många bordeller är av det skabbigare slaget även om det finns vissa luxuösa även i hamnområdet.

Magasin: Stora magasin som tillhör diverse handelshus, rika privatpersoner och stadens makthavare. Hit lastas varorna av efter det har kommit i land och varor som skall skeppas iväg. Det är ofta möjligt att hyra en plats i ett hamnmagasin där man kan förvara sin last.

Fiskebod: Små skjul där fiskare förvarar sin utrustning.

Värdshus: Här kan sjömän och passagerare bo och äta medan de väntar på att ett lämpligt skepp skall löpa i hamn.

Handelshus: Varje större handelshus brukar ha ett kontor i hamnområdet där de sköter sina affärer och lagrar handelsvaror.

Hamnkontor: Detta är hamnkaptens kontor varifrån hamnen kontrolleras och hamnavgifterna samlas in.

Tullhus: I tullhuset finns kontor för tullfogden och dessutom magasin för varor som ännu inte förtullats. I detta magasin förvaras också varor som skall skeppas vidare utan tull.

Lotshus: Här huserar lotsarna som arbetar med att för fartyg in och ut ur hamnen. Vanligtvis finns ett utsiktstorn i anslutning till lotshuset.

Kommissionärshus: Mäklare och kommissionärer har vanligen kontor i hamnområdet.

Skeppsfunerare: När man skall segla över havet behöver man ha med sig rikligt med proviant. Hos skeppsfuneraren kan man inhandla proviant och förnödenheter som håller länge i stora lager och till ett bra pris.

Karantänhus: I vissa hamnar finns det ofta ett karantänhus upprättat. Dit skall man föra sjömän och djur som drabbats av sjukdomar utomlands innan de får fortsätta in i staden. Detta för att pest och andra sjukdomar inte skall spridas.

Saluhall: Detta är en hall där hamnens varor säljs till stadens invånare och mindre köpmän.

Fiskeauktion: Här säljer fiskarna sina fångster till fiskhandlare. Försäljningen sköts av auktionsförrättare.

Hamnvakten: En särskild grupp av stadsvakten sätts ofta för att hålla reda på hamnområdet. Med det tumult som stundtals brukar uppstå krävs det att de är hårdnackade karlar som inte är rädda att ta i med hårdhandskarna.

Baracker: Om det finns en krigsflotta stationerad i hamnen finns det även marinsoldater och baracker för att inhysa dem.

Stuvargillet: När det gäller att lasta på och av sitt skepp gör man vist i att kontakta stuvargillet. Deras stuvare är ofta skickliga och pålitliga. Det går självklart att låta besättningen på skeppet eller slavar lasta av lasten men stuvargillet ser det med onda ögon och sabotage är då inte ovanligt.

Sjömanshuset: I de flesta stora hamnar finns det ett speciellt sjömanshus, där matroser kan vara medlemmar genom att betala en lite avgift. I princip fungerar det som ett slags gille för sjömännen. Den kanske viktigaste funktion är det fungerar som arbetsförmedling. Hyr man en sjöman genom sjömanshuset vet man att sjömannens kvalifikationer är garanterade. En minimnivå för hyran (lönen) garanteras också sjömannen i samband med förmedlingen. För de sjömän som betalar avgift finns också en fond som betalar ut en summa till invaliderad sjöman eller omkomna sjömans efterlevande anhöriga.

Sjöbefälsällskapet: I vissa hamnar (speciellt de med örlogshamn) finns det en mötesplats för befäl.

Rekryteringskontor: Vid flottans rekryteringskontor kan man anmäla sig om man vill bli sjöman på något av deras skepp. De tar gärna sjömän med erfarenhet.

Marknadstorg: På marknaden vid hamnen kan man hitta många spännande och exotiska varor till bra priser. Här säljs även fisk, spannmål, rep och andra vardagsföremål. Här kan även sjömän sälja sitt egna privata handelsgods.

Navaretempel: Till templet som tillägnas havsguden Navare brukar många sjömän gå för att be om en lyckad resa samt göra ett mindre gåvooffer. Navaretemplet sköts vanligtvis om av äldre före detta sjömän.

Köpmannagillet: Detta är ett hus där hamnens köpmän och handelsmän kan träffas och diskutera affärer.

Hamnfästning: Vissa hamnar är försvarade av befästningsverk. Dessa kan vara av olika typ och styrka.

Hamnport: Vissa hamnar har en bevakad öppning till hamnbassängen. Ofta består hamnporten (gejten) av ett mindre torn.

Händelsetabell för hamnen

För att skapa lite mer intriger och stämning kan spelledaren slå ett slag på tabell SP-35 varje gång man anlöper eller avgår från hamnen. Om man vill kan man också slå för varje vecka man ligger kvar i hamn. Detta slag bör slås av spelledaren och inte avslöjas förrän skeppet gått in till kaj. Om rollpersonerna talar med besättningen på ett skepp som just lämnat hamnen kan spelledaren eventuellt avslöja vad som skall inträffa på förhand.

1T100 Händelser i hamnen	
1-5	Inspektion. Hamnvakten inspekterar last, besättning och passagerare.
6-10	Goda tider (dubbla alla kvantiteter).
11-15	Extra stort utbud (slå fram 1T6 extra partier).
16-20	Låga priser (minska alla priser med 10%).
21-25	Mycket låga priser (minska alla priser med 20%).
26-30	Höga priser (öka alla priser med 15%).
31-35	Mycket höga priser (öka alla priser med 30%).
36-40	Höjda tullar (dubbla alla tullar).
41-45	Strafftullar (tiodubbla tullarna på vissa varor).
46-50	Höjd hamnavgifter (dubbla alla hamnavgifter).
51-55	Hamnen full (vänta på redde, 1T6 dagar).
56-60	Dåliga tider (halvera alla kvantiteter).
61-65	Dåligt utbud (minska antalet partier som slås fram med 1T6).
66-70	Inga stuvare tillgängliga (de närmsta 1T6 dagarna).
71-75	Blockad av hamnen (inga skepp släpps in eller ut).
76-80	Varvet fullbelagt (inga byggen eller reparationer kan startas den närmsta månaden).
81-84	Epidemi (alla ankommande fartyg läggs i karantän 1T6×3 dagar).
85-88	Besättningsmän smiter (Ob1T6 st).
89-94	Fripassagerare smiter ombord.
95-98	Besättningsmän söker hyra (slå fram 1T6 sjömän på tabell SP-29).
99-100	Attack (hamnen anfalls av pirater eller en grupp örlogsfartyg från ett fientligt land).

Tabell SP-35: Händelsetabell i hamnen

Varvet

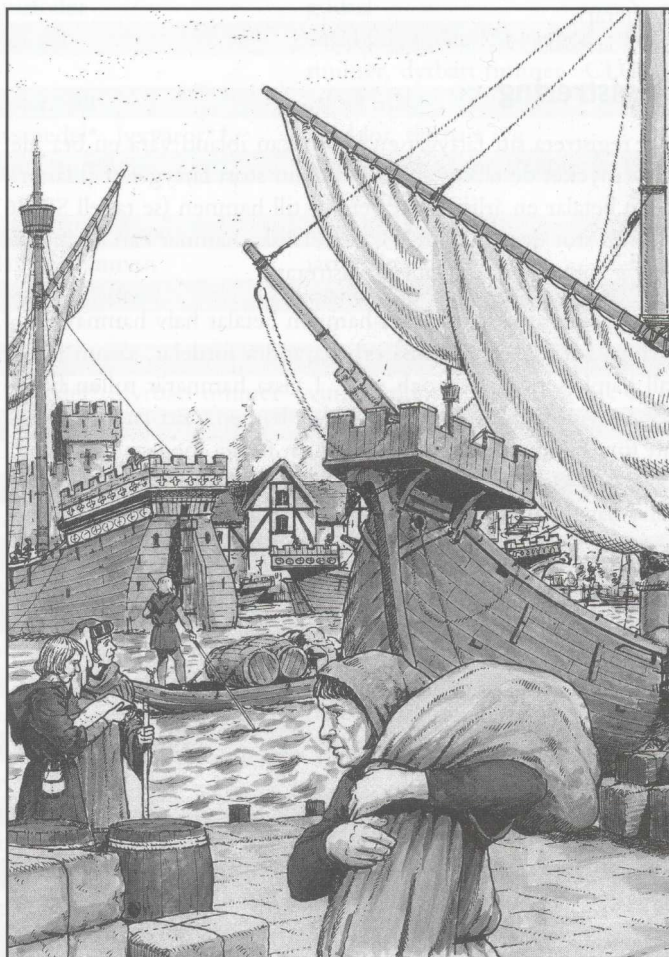
På varvet byggs och repareras skepp. Ett stort varv är utrustat med kranar, brobänkar, dockor, stapelbäddar, repslagarbanor, beckpannor och allehanda skjul. Riktigt stora varv kan också ha tidvattendockor som kan torrläggas för reparation och underhåll av fartyg. Följande bemanning finns på varvet:

Skeppsbyggmästare: Ansvarar för fartygets konstruktion. En skeppsbyggmästare har minst färdighetschans 15 i hantverksfärdigheten Skeppsbyggare. Förslagsvis kan man utöver detta höja skeppsbyggmästarens färdighetschans med hamnens storlek. Alternativt kan man slå 1T6 och lägga till. Spelledaren bestämmer vad som är lämpligt.

Bokhållare: Skeppsbyggmästarens viktigaste medhjälpare. Håller ordning på räkenskaperna och materialflödet. En bokhållare har minst färdighetschans 15 i färdigheten Bokhållning.

Gårdskapten: Chefen för varvet. Tillser att det finns utrymme, material och arbetskraft för att fartyg.

Övriga: Förmän håller ordning på arbetsstyrkan; timmermän tillverkar kölen, bottenstockar, kölsvin, spant, master och rundhult; blockmakare tillverkar block och taljor; segelsömmare syr segel; repslagare tillverkar rep och trossar; riggare sätter ihop riggen och alla linor som löper i den; kalfatrare tätar skrovet och tjärar trädetaljer; grovsmeder som tillverkar spik, nitar, bult och alla andra metallföremål som behövs; snickare fäster bord, däcksplankor samt bygger inredning; sågare sågar och hugger bord och däcksplankor; hantlangare som bär material och hjälper de olika hantverkarna.



Lots

Alla fartyg längre än 30 fot (9 meter) måste ta ombord en lots då man går in i hamnen och då man lämnar den. Detta är inte frivilligt. Lotsen kan hamnen och tillser att fartyget inte går på grund. Avgiften anges i tabell SP-36. Att flytta ett fartyg inne i hamnen kostar halva denna avgift. I mindre hamnar fungerar hamnkaptenen som lots.

Hamnavgift

Alla fartyg som lägger till i hamnen måste betala en avgift per påbörjad vecka. Avgiften beror på fartygets storlek och anges i tabell SP-36 som ett pris (i silver) per läst. Fartyg som är registrerade i hamnen betalar halv hamnavgift. Vill man bara ankra i hamnen eller på redde kostar detta halv hamnavgift.

Tullar

Handelsvaror som lastas av och försäljs i hamnen skall förtullas. Detta innebär att man betalar en procentuell skatt som baseras på handelsvarans grundpris (se tabell SP-39). Hur stor procentsatsen är anges i hamnlistan (tabell SP-36). Tullen ökas med 25% om varan är importvara i hamnen (inga andra modifierationer tillämpas för att beräkna tull).

Varor som inte lastas av fartyget behöver inte förtullas. I vissa hamnar finns också tullhus där varor som skall skeppas vidare kan förvaras. Avgiften för att förvara varor är normalt 1% av varans grundpris.

Att muta tulltjänstemannen kan vara en lönsam metod (om det fungerar).

Registrering

Att registrera sitt fartyg i en hamn kan ibland vara en bra idé. Hur mycket detta kostar beror på hur stort fartyget är (i läster). Man betalar en årlig avgift per läst till hamnen (se tabell SP-36 för hur stor denna avgift är). I cirefaliska hamnar kan dock bara fartyg som ägs av cirefalier registreras.

Fartyg som är registrerade i hamnen betalar halv hamnavgift. I många fall kan man också erhålla andra fördelar, såsom förtur till kajplatser, stuvare och varv. I vissa hamnar är tullen högre för fartyg som inte är registrerade i hamnen. Ett fartyg har rätt att föra hamnens flagga (vanligen en flagga med stadens vapen eller färger). Har staden ingen egen flagga så förs flaggan för det land där hamnen ligger. Dessutom får man föra landets färger i vimplar från masttoppen.

De flesta fartyg är endast registrerade i sin hemmahamn. Det är dock helt möjligt att registrera ett fartyg i flera hamnar, något som kan vara speciellt lämpligt om man färdas mycket mellan två hamnar. Det är också möjligt att inte registrera sitt fartyg alls. Man har då endast rätt att föra en personlig flagga. Vissa länder, speciellt Consaber, anser också att oregistrerade fartyg är lovligt byte (man stöter sig inte med någon om man plundrar dem).

En annan mycket viktig funktion är att man kan undvika kapare genom att föra flagg som inte är lovligt byte för kaparen. Om ett land örlogsflotta tillhandahåller eskorter så har man också möjlighet att erhålla skydd (för en ytterligare avgift).

Tidvatten i hamnar [Frivillig regel]

Den magiska kraften selenotropi påverkar havets nivå under dygnets timmar. Lågvatten kallas 'ebb' och högvatten kallas 'flod'. Vissa hamnar som är belägna i flodmynningar och vikar är utsatta för tidvattenströmmar som uppstår mellan då vattnet strömmar in eller ut. Detta är både en nackdel och en fördel. Nackdelen är att man bara kan ta sig in och ut ur hamnen under vissa tider. Fördelen är att man inte behöver använda segel för att komma ut till havs eller in till hamnen.

Normalt kan man ta sig in i hamnen under perioden sex timmar för det angivna klockslaget. På samma sätt kan man ta sig ut ur hamnen under perioden sex timmar efter högvatten. Ett 'H' innan klockslaget innebär att det är så grunt att man bara kan ta sig in och ut ur hamnen under högvatten (dvs tre timmar före respektive tre timmar efter klockslaget).

Extra frivillig regel: Hamntiden skiftar också med vilken dag i månaden det är. För varje dag som gått i månaden så lägger man till 51 minuter till klockslaget då hamntiden inträffar.

Mall för hamnlistan

Hamnlistan (tabell SP-36) beskriver alla Mundanas större hamnar. Utöver dessa finns det naturligtvis minde hamnar runt om i Mundana, men den mesta information (utom HS) för dessa är samma som de närliggande större hamnarna. Följande information tas upp i hamnlistan:

Hamn: Här anges hamnens namn.

Nr: Här anges numret på det havsområde som hamnen nås ifrån. Se kartorna på sidan 102–108.

HS: I denna kolumn anges hamnens storlek (HS).

Tidv: Här anges tiden för högvatten i hamnen (hamntiden). Ett streck i kolumnen innebär att det inte finns något tidvatten i hamnen. Se mer info ovanför denna ruta.

Avg: I denna kolumn anges hamnavgiften baserat på fartygets dräktighet. Den anges därför i silver per läst.

Lots: Här anges lotsavgiften. Denna avgift anges i silver (oberoende av fartygets storlek).

Reg: Här anges hur mycket det kostar att registrera fartyget i den aktuella hamnen. Priset baseras på fartygets dräktighet och anges därför i silver per läst.

Tull: Här anges tullsatsen för handelsvaror. Observera att ett 'A' i kolumnen betyder att tullen är dubbel för fartyg som inte är registrerade i hamnen.

Importvaror: Här anges vilka varor som räknas som importvaror i hamnen. Om det står ett procentvärde i parentes så anger detta en speciell tullsats på den aktuella varan.

Exportvaror: Här anges vilka varor som räknas som exportvaror i hamnen.

Not: För vissa hamnar anges här en eller flera bokstavskoder. Vad dessa betyder anges på sidan 62.

Hamn	Nr	HS	Tidv	Avg	Lots	Reg	Tull	Importvaror	Exportvaror	Not
Abin-Ramadh	48	2	10:00	3	40	30	10%	–	boskap, horn	HT
Abin-Thukor	21	6	11:00	3	40	30	10%	lyxvaror**, kläder, träkol	koppar, gjutjärn, hästar	HT
Alay	128	5	–	2	30	30	8%	järnmalm, finsmide	kläder, kryddor, örter	
Algitzo	62	2	12:30	1	–	–	10%	spannmål	örter	D
Aliana	48	4	–	2	35	30	9%	salt, livsmedel*	saltad fisk, torkad fisk	S
Alkharzan	41	7	–	2	60	40	8%	livsmedel*, slavar, boskap	kryddor, olja, finsmide	
Amra	45	5	–	2	35	20	8%	hudar, boskap	bönor, lump, såpa	D
An-Thalamur	70	5	–	3	40	30	10%	lyxvaror**, svavel, frukt	hästar, ull, vin, färg	AT
Ar kabal	115	6	–	3	55	45	10%	lyxvaror**, koppar, pälsverk	dyrbart tyg, kryddor, vin	
Arakha	48	4	–	3	40	30	10%	timmer, tyg	gjutjärn, hästar, verktyg	AT
Arenom	94	1	07:30	1	–	–	10%	–	bly	
Arlon	46	3	–	1	150	25	9%	gjutjärn, grovsmide	spannmål, mjöl, öl	DF
Aroch	109	5	–	2	35	25	9%	järnmalm, grovsmide	dyrbart tyg, kryddor, koppar	
Astara	114	3	08:30	1	20	25	7%	verktyg, tyg	olja	FH
Brelsest	48	1	–	1	–	–	10%	–	–	S
Caer Negaidh	72	5	–	2	40	25	10%	frukt, tyg	stenblock, kalk, tegelsten	S
Caio	116	1	07:30	1	–	–	10%	–	vax	
Calnia	49	6	10:00	3	45	45	7%	lyxvaror**, frukt, dyrbart tyg	kläder, spannmål, boskap	HS
Camard	46	6	11:00	2	35	35	8%	spannmål, boskap, kött	gjutjärn, järnmalm, timmer	
Canali	115	1	–	–	25	–	10%	spannmål	mjöl	DE
Casemian	9	5	–	3	45	30C	9%	livsmedel*, boskap, vin	timmer, järnmalm	ACT
Celon	115	1	–	1	50	–	10%	–	fjäderfä	DE
Chadarians hopp	69	5	–	2	40	20	11%	tyg, glas, finsmide	salt, olja	
Charom	115	7	–	3	55	45	10%	livsmedel*, lyxvaror**	kryddor, örter, dyrbart tyg	
Cheng	35	5	03:30	4	20	–	15%	kryddor, livsmedel*	slavar, grovsmide	H
Cirdamra	64	1	12:30	1	–	–	7%	–	lergods, glas	
Ciremelo	65	7	–	3	45	30C	8%	lyxvaror**, kryddor	vapen, slavar, dyrbart tyg	C
Cirza Falz	65	3	11:30	3	45	30C	8%	livsmedel*, hästar	hudar	ACT
Colonan	22	5	–	1	30	25	6%	kryddor, lergods	koppar, hudar, horn	S
Crêten	22	2	–	1	55	25	6%	djurfoder	gödsel	S
Daan Hammal	68	3	–	3	30	25	9%	tyg, salt	saltad fisk, torkad fisk, lergods	D
Daliz Falz	9	2	–	3	45	30	7%	–	timmer, dyrbart timmer	CDT
Daro	136	2	–	1	–	–	10%	hästar, salt	saltad fisk	
Daval	43	6	–	2	35	35	7%	livsmedel*, lyxvaror**	kryddor, dyrbart tyg	
Davos	43	5	–	2	35	20	8%	timmer, träkol	tegelsten, marmor, stenblock	D
Denvi	109	1	02:30	1	–	–	6%	–	tyg, tältduk	A
Dhuk	60	5	–	1	70	20	8%	vapen, vin, slavar	kryddor, örter	DF
Dhurkoor	86	4	–	1	20	15	8%	slavar, brännvin	järnmalm, timmer	F
Doletar	115	5	–	3	55	45	10%	koppar, kläder	spannmål, dyrbart timmer	
Dotara	75	1	08:30	1	–	–	10%	ull	tyg	
Dunvik	46	1	11:00	1	–	–	8%	–	hö	H
Dzara Pomian	65	7	–	3	45	30C	8%	livsmedel*, dyrbart timmer	vin, kryddor, dyrbart tyg	C
Egida	47	1	–	1	–	–	10%	–	–	
Ehr	93	1	–	1	–	–	10%	–	lergods, porslin	
El'egor	21	6	10:00	3	40	30	10%	gjutjärn, timmer, stenblock	spannmål, boskap, hudar	T
El'ivani	22	4	–	3	40	30	10%	boskap, rotfrukter	hästar, dyrbart timmer	T
Elara	49	4	–	3	40	30	8%	finsmide	tyg, dyrbart tyg, kläder	S
Enori	115	2	–	1	50	–	10%	tyg	hudar	D
Erdi	64	2	12:00	1	–	–	10%	kryddor	öl	
Es'holi	21	3	–	3	40	30	10%	boskap	spannmål, rotfrukter	T
Falano	43	4	–	2	35	25	8%	boskap, djurfoder	torkat kött, hudar	D
Firina	22	3	10:00	1	60	30	8%	salt	torkad fisk, saltad fisk	HS
Garandor	152	5	–	2	55	20	9%	timmer, spannmål	bomull, finsmide, tobak	E
Gari	115	2	–	2	50	–	10%	boskap, spannmål	–	DE
Ghalenth	43	4	–	2	35	20	7%	spannmål, öl	torkad fisk, saltad fisk	D
Gnar-Muur	43	4	12:00	2	40	15	5%	slavar, spannmål	järnmalm, vapen	AF
Hamath	43	5	–	2	35	30	7%	livsmedel*, boskap	hudar, horn, läder	
Hammarnäs	66	3	–	3	40	30	7%	spannmål, timmer	träkol, tjära, lump	X
Harads	115	1	–	1	–	–	10%	–	hö	

Hamn (forts)	Nr	HS	Tidv	Avg	Lots	Reg	Tull	Importvaror	Exportvaror	Not
Haraziz Krack	21	4	11:00	3	45	30	9%	järnmalm, träkol	vapen, spannmål	CT
Harhom	75	1	09:00	1	—	—	10%	—	salt	
Harza	9	1	—	1	—	—	6%	—	is	CT
Henok	18	5	—	2	35	20	9%	hampa, tyg, färg	kläder, rotfrukter	
Hobinabraffa	110	4	01:00	3	30	30	9%	träkol, finsmide, grovsmide	koppar	H
Ifkor	70	5	—	3	40	30	10%	spannmål, timmer, tyg	koppar, gjutjärn	T
Im'moran	70	1	—	1	—	—	10%	—	—	T
Intouk	23	2	—	1	20	35	7%	boskap	horn	S
Ireda	22	4	10:00	2	35	30	7%	vapen, grovsmide, tyg	timmer	S
Irhaza	21	1	—	1	—	—	8%	—	vax	C
Ivida	47	4	—	3	40	30	10%	tyg, bomull	spannmål, saltad fisk	T
Jaccumta	64	6	12:00	1	45	20	6%	livsmedel*, vin, gjutjärn	slavar, kryddor, kläder	
Jahan	84	5	—	4	20	—	15%	vin, spannmål, träkol	vapen, grovsmide	Q
Jarla	46	5	—	2	50	25	7%	spannmål, boskap	grovsmide, järnmalm, timmer	
Jen	62	7	12:00	3	65	45	8%	lyxvaror**, kryddor	slavar, vapen, vin	
Jhamalo Gedonia	21	4	—	3	45	30	7%	torkad fisk, koppar	boskap, djurfoder, spannmål	C
Jhamalo Tamatz	69	4	—	2	25	25	8%	gjutjärn, koppar, tenn	spannmål, timmer, brons	
Jukon	45	3	11:00	2	35	20	9%	grovsmide	rotfrukter, spannmål, mjöl	
Kabal	136	3	—	3	55	45	10%	lyxvaror**, glas, olja	—	
Kanga	39	1	01:30	1	—	—	12%	—	lergods	
Karakul	110	4	01:00	2	35	25	8%	livsmedel*, slavar	örter, bomull	
Karpal	45	4	—	2	35	20	9%	salt, träkol	torkad fisk, saltad fisk	
Katharsis	69	4	—	3	30	20	6%	slavar, öl, brännvin	vapen	F
Kazon Ofyri	115	5	08:00	3	55	45	10%	lyxvaror**, tyg, koppar	hudar, boskap	H
Keba	126	3	03:30	1	35	20	7%	järnmalm	tobak, bönor	
Kemithor Riskoz	68	5	—	1	35	35	6%	gjutjärn, koppar, tenn	spannmål, timmer	
Kinyen Sina	23	3	09:30	1	40	—	—	gjutjärn	tyg, boskap	F
Kior-Duas	165	3	—	1	25	—	9%	—	hudar, boskap, horn	
Kovsosh	47	5	10:00	3	40	30	10%	verktyg, boskap	spannmål, saltad fisk	T
Kzamin	65	4	—	3	45	30	8%	tältduk, hö	timmer, dyrbart timmer	C
Lagath	43	5	11:30	2	35	35	7%	dyrbart timmer, timmer	vin, kryddor, honung	
Lamur	43	4	12:00	2	35	25	8%	livsmedel*	boskap, pälsverk, finsmide	H
Lanos	165	3	03:30	1	30	—	9%	djurfoder, lyxvaror**	boskap	
Lohemo	132	3	—	2	35	—	7%	spannmål	bomull, tobak	F
Lopnor	63	4	12:30	2	35	25	10%	lyxvaror**, spannmål	gjutjärn, järnmalm	
Lundnäs	69	1	—	1	—	—	8%	—	timmer	
Marek Pomian	46	6	—	3	45	30	4%	lyxvaror**, vin, kläder	spannmål, finsmide, grovsmide	C
Marnoc	48	1	—	1	—	—	10%	—	salt	
Mashoro	47	3	10:00	3	40	30	10%	tegelsten, tyg	spannmål	T
Medesby	46	1	—	1	—	—	6%	—	torkat kött, ull	
Megara	43	5	—	2	35	25	10%	djurfoder, kryddor	vin, brännvin, hästar	
Merichan	93	5	08:00	3	55	45	10%	finsmide	timmer, träkol, tjära	H
Minarin	65	1	—	1	—	—	8%	—	—	C
Minuvielsborg	66	1	—	1	—	—	9%	—	dyrbart timmer, timmer	
Mio-Kaon	165	3	03:00	1	40	—	9%	livsmedel*, tyg	boskap, tobak	A
Mirron	45	5	—	2	30	35	8%	spannmål, timmer	järnmalm, grovsmide, verktyg	
Mito	131	5	—	3	30	25	9%	bönor, spannmål	tobak, olja, bomull	S
Morus	43	6	—	2	35	30	7%	lyxvaror**, timmer	slavar, vapen, marmor	
Myndar	72	3	—	3	35	25	10%	verktyg, hästar	dyrbart timmer	S
Nahrzmel Krack	65	4	—	2	45	30	8%	tjära, timmer, järnmalm	vapen, rustningar	CX
Narzkar Falz	21	4	11:00	3	45	30	8%	koppar, järnmalm	mjöl, hästar, tältduk	CH
Negigg	39	1	—	1	—	—	7%	—	—	
Nemsema	48	3	—	3	30	35	8%	timmer, dyrbart timmer	tjära, träkol	S
Nimto	46	4	—	2	120	35	10%	vapen, hästar	örter, järnmalm	
Nitor	75	3	—	3	55	45	10%	verktyg	pälsverk, fjäder	
Nosaza	61	1	—	1	—	—	9%	—	—	
Obaranna	129	1	01:00	1	—	—	9%	—	—	A
Ornia	72	1	—	1	—	—	8%	—	—	
Orno	43	4	12:00	2	35	25	8%	rotfrukter	honung, brännvin	

Hamn (forts)	Nr	HS	Tidv	Avg	Lots	Reg	Tull	Importvaror	Exportvaror	Not
Oroth	61	4	—	2	35	25	8%	slavar, verktyg	honung, frukt	D
Parash	72	1	—	1	—	—	10%	—	—	T
Pelm	43	4	—	2	35	25	9%	ull, tenn	jute, hampa	
Pelu-ka-Omo	43	2	12:00	2	35	30	9%	träkol	tegel	
Perdos	132	2	—	3	45	30	7%	boskap	salt	C
Perina	22	5	—	2	35	30	8%	vapen, rustningar	järnmalm, verktyg, finsmide	S
Qarom	48	3	—	3	40	30	10%	tältduk	saltad fisk, torkad fisk	T
Quaran	41	5	—	3	60	45	9%	livsmedel, timmer, slavar	—	
Quilla	66	5	10:30	2	30	25	8%	träkol, spannmål	järnmalm, grovsmide, gjutjärn	H
Quir	40	1	02:00	1	—	—	5%	—	—	H
Ral-Imrath	84	5	03:30	1	20	—	15%	spannmål, träkol	grovsmide, finsmide, vapen	A
Ral-Isur	35	7	05:00	3	20	—	15%	verktyg, hästar, slavar	vapen, rustningar, gjutjärn	AD
Ralkom	66	3	10:30	2	30	25	7%	spannmål, öl	järnmalm	
Ral-Than	58	5	—	1	20	—	15%	träkol, dyrbart timmer	vapen, rustningar, gjutjärn	A
Ramezior Krack	72	6	C	2	45	30	8%	timmer, stenblock, livsmedel**	—	AT
Ramezior Turak	21	5	—	3	90	30	9%	spannmål, torkat kött	grovsmide, pälsverk	CD
Ramnesey	72	2	—	3	25	30	8%	tjära, timmer	—	SX
Rampor	66	4	10:30	1	30	25	8%	saltat kött, kryddor	järnmalm, grovsmide	
Remrim	44	6	—	3	45	30	8%	färg, ull, bomull	kläder, tyg, dyrbart tyg	C
Remzian Krack	46	4	11:00	3	45	30	14%	tjära, järnmalm, timmer	läder	CHT
Rham Zukkug	65	3	11:00	4	45	—	—	spannmål, öl	slavar	FH
Ribinda	150	1	—	1	—	—	10%	—	tenn	
Riszhan	58	1	—	1	—	—	6%	—	—	
Ruda	23	1	10:00	1	—	—	7%	—	lergods	S
Saragay	149	1	02:00	1	—	—	5%	—	salt	
Sinadera	169	2	—	1	—	—	8%	livsmedel*	slavar	
Svartfors	45	1	11:00	1	—	—	8%	—	tjära, träkol, timmer	
Szal Dorian	43	5	12:00	2	35	35	8%	livsmedel*, lyxvaror**	finsmide, kläder	
Szarack	38	1	—	1	—	—	7%	—	is, saltad fisk, salt	CT
Szaron Tamatz	21	4	11:00	3	45	30	8%	finsmide, lyxvaror**	kläder, tältduk, ull	C
Tagada	47	5	10:00	3	40	30	10%	verktyg, finsmide	järnmalm, glas, koppar	T
Takakiaz	67	1	10:30	1	—	—	12%	—	—	
Talon	68	4	—	3	35	35	10%	gjutjärn	finsmide, timmer	
Tar	49	1	—	1	—	—	8%	—	—	
Tav-Sezhi	47	2	—	3	40	30	10%	tjära, timmer	fjäderfä	TX
Teeltaal	62	1	—	1	—	—	9%	—	—	
Terne	92	4	—	1	—	—	5%	spannmål	kryddor, örter, dyrbart tyg	
Tham-Ghu	84	8	05:00	3	20	—	15%	dyrbart timmer	svavel, stenblock, olja	H
Thoromin	148	3	03:00	1	35	25	8%	rustningar	bönor, boskap	
Tiban	67	5	10:30	2	35	30	8%	tyger, järnmalm, svavel	dyrbart timmer, färg, vapen	F
Timpert	46	1	—	1	—	—	6%	—	öl	
Togon	17	3	—	2	35	30	9%	olja	rustningar	
Trollhem	69	1	—	1	20	—	7%	—	timmer	DF
Tsan	35	6	—	1	20	—	15%	kryddor, tyg	slavar, örter, vapen	D
Tuas	84	5	—	2	20	—	15%	livsmedel*, ull	hudar, läder, horn	
Turina	72	6	—	2	30	30	10%	djurfoder, grovsmide	hästar, gödsel, läder	S
Tuzan Rim	46	4	—	2	25	20	8%	spannmål, torkat kött	keramik, tobak	
Tzarmun Riskoz	45	6	—	3	45	30	8%	fjäderfä, boskap, slavar	rotfrukter, spannmål, bönor	C
Umma	39	3	02:00	1	—	—	6%	lyxvaror, spannmål, kläder	salt	
Unolalai	85	6	—	1	25	30	8%	livsmedel*, slavar	kryddor, tobak, vin	
Uraz	91	1	—	—	—	—	6%	—	vapen	
Uriens	22	5	10:00	2	40	30	8%	tobak, gjutjärn	hästar, rustningar	S
Valen	115	2	—	2	50	—	10%	—	glas, tobak	DE
Vekei	35	5	—	2	35	25	10%	tegelsten, träkol, marmor	hampa, honung, såpa	
Virivath	116	1	07:30	1	—	—	10%	—	tenn	
Vizon	74	2	08:30	2	—	—	10%	—	porslin, keramik	
Voloth	126	2	—	1	35	30	10%	grovsmide	kryddor	
Xanto	18	4	—	2	35	25	7%	järnmalm, timmer	livsmedel, grovsmide	
Xi	115	1	—	—	25	—	10%	—	—	DE

Hamn (forts)	Nr	HS	Tidv	Avg	Lots	Reg	Tull	Importvaror	Exportvaror	Not
Ybersiel	49	6	—	2	35	40	5%	kryddor, tyg, örter	kläder, spannmål, torkat kött	S
Zamm Mian	45	4	—	3	45	30	8%	brännvin, öl	tobak, rustningar, verktyg	C
Zanada	125	5	03:30	1	35	40	7%	järnmalm, tyg	kryddor, bomull	
Zarza	65	1	11:00	1	—	—	12%	—	tenn	C
Zhirim Mian	65	7	—	3	45	30	8%	tobak	slavar, vin, kryddor	C
Zhizhazi	44	1	—	1	—	—	10%	—	—	C
Zhuul	16	1	—	1	—	—	8%	—	is	ACT
Zian Rim	17	3	—	3	45	30	8%	tjära, verktyg, spannmål	—	C
Zigada	108	3	04:00	1	35	25	8%	järnmalm	bönor, frukt	
Zolath	116	1	07:30	—	—	—	10%	—	salt	
Åkershus	68	2	—	2	15	—	10%	—	frukt, vin	

* Livsmedel: Hamnen importerar alla typer av livsmedel. Till livsmedel räknas bönor, frukt, mjöl, rotfrukter, saltad fisk, saltat kött, torkad fisk och torkat kött.

** Lyxvaror: Hamnen importerar alla typer av lyxvaror. Till lyxvaror räknas glas, kryddor, porslin, tobak och örter.

Tabell SP-36: Hamntabellen. Mundanas större hamnar. Förklaring till tabellen finns på sidan 58.

Noter till hamntabell

A: Avvikande tull. Tullen är dubbel för fartyg som inte är registrerade i hamnen (eller registrerade i någon annan hamn i samma land).

C: Cirefaliska fartyg betalar halv lots- och hamnavgift. Alla tullar är dessutom halverade. Endast fartyg med cirefalisk ägare kan registrera fartyg i denna hamn.

D: Begränsat djupgående. Fartyg som har ett djupgående på mer än 1,5 meter, riskerar att gå på grund. För dessa fartyg ökar svårigheten för grundstötning med tre nivåer (+Ob3T6).

E: Extra avgifter ingår. I priset för lotsavgift är det inräknat avgifter för kanaldragning (eller motsvarande) och slussavgifter.

F: Frivilligt lotsning. Det är frivilligt att anlita en lots. Man kan således om man vill själv föra skeppet till hamn.

H: Stor tidvattenskillnad. Betyder att man endast kan ta sig in och ut ur hamnen under högvatten (det vill säga tre timmar före respektive tre timmar efter klockslaget).

S: Fartyg från Thalamur tillåts ej lägga till i denna hamn.

T: Fartyg från Consaber, Colonan och Pereine tillåts ej lägga till i hamnen.

X: Endast landets fartyg får lägga till i denna hamn.

Typ av fat	Rymd	Pris
Amfora	48 kannor ≈ 125 liter	16 silver
Sabrisk kagge	4 kannor ≈ 10,5 liter	3 silver
Halvankare	12 kannor ≈ 31,4 liter	6 silver
Ankare	24 kannor ≈ 62,9 liter	9 silver
Tunna *	48 kannor ≈ 125 liter	12 silver
Vinfat	*96 kannor ≈ 250 liter	20 silver
Pipa (4 tunnor)	192 kannor ≈ 503 liter	45 silver
Liggare (8 tunnor)	384 kannor ≈ 1006 liter	65 silver

* Kallas ibland bara 'fat'.

Tabell SP-37: Olika typer av fat, deras rymd och pris.

Föremål	Vikt	Pris
Astrolabium	1,5 kg	450 silver
Bäckbyxor	0,2 kg	10 silver
Flagga, linne.	1,5 kg	100 silver
Gradskiva	0,3 kg	20 silver
Jhoszon	4,0 kg	1500 silver
Kastlina, 30 meter	0,1	5 silver
Kikare	1,2 kg	350 silver
Kompass, avancerad i nakterhus	5kg	1000 silver
Kompass, enkel	0,5	400 silver
Korsstav (jakobsstav)	0,5	40 silver
Kvadrant	0,4 kg	100 silver
Kätting per aln	1 kg	50 silver
Lanterna	0,7 kg	20 silver
Linjal	0,5 kg	30 silver
Lod, 25 meter	5 kg	35 silver
Logg (knoplin), per meter	0,2	2 silver
Loggbok (144 sidor)	1,5 kg	160 silver
Mistlur	0,7 kg	45 silver
Måntabell	0,2 kg	90 silver
Märkprim	0,1	5 silver
Passare	0,2 kg	40 silver
Pejlskiva	0,6 kg	20 silver
Pryl	0,1 kg	4 silver
Ruttbok, (100 sidor)	1,2 kg	110 silver
Schackel	0,2 kg	20 silver
Segelduk per aln	1 kg	10 silver
Segelgarn, 20 meter	—	2 silver
Segelnål	0,1 kg	5 silver
Segelsömmandhandske	0,2 kg	6 silver
Sjökort	varierar mellan 100-1000 silver	
Skepparpipa (visselpipa)	—	2 silver
Slagpytsar (10 liter)	2,5 kg	3 silver
Solsten	—	20 silver
Soltabell	0,2 kg	90 silver
Talg	1 kg	10 silver
Teleskop	3,1 kg	900 silver
Timglas, 30 minuter	3,5 kg	160 silver
Timglas, halv minut.	0,5	90 silver
Tross, per meter	0,4 kg	4 silver
Änterhake	1,0 kg	10 silver

Tabell SP-38: Utrustning (ytterligare utrustning finns i regelboken).

KAPITEL SJU

HANDEL



REMACOZ SYNADE VARORNA som kommit från Forion. Det var balar med dyrbara tyger, krus med exotiska kryddor, diverse hantverksarbete och en mindre mängd ädelstenar värda en förmögenhet. Han synade männen som försökte sälja honom varorna och i synnerhet deras ledare – en stor koppärrig jargier som var uppenbart berusad. Varorna kom säkerligen inte från detta slödder, de var antingen stulna eller vrakgods. Remacoz stannade vid en av balarna och kände på tyget mellan sina fingrar.

”Skräp, inget mer än skräp”, utbrast han och männen tittade på honom med förvåning. ”Tyget är fuktskadat, det duger endast åt bönder och patrask, ingen vettig handelsman skulle inhandla det”.

Remacoz gick fram till krusen med kryddor. ”Och vad är det här”, han öppnade ett av krusen. ”Exklusiva kryddor, HA! Man kan få tag på bättre kryddor på Ashariens sämsta värdshus”. Remacoz synade dem från topp till tå och skakade på huvudet. ”Ni har blivit lurade mina vänner, hantverken är taffligt gjorda och ädelstenarna är missfärgade”, han tog upp en smaragd och höll den mot ljuset. ”Se själva.”

Den vaxfläck som han smetat fast på den såg verkligen ut som en missfärgning och männen gav ifrån sig en suck av uppgivenhet. Ledaren harklade sig. ”Hur mycket tror du att det kan vara värt då?”.

”Tja, jag brukar inte ägna mig åt välgörenhet”, sade Remacoz, ”men jag kan göra ett undantag för er skull och ge er ett hyfsat pris”.

HANDEL

IMUNDANA TRANSPORTERAS DEN största delen av alla handelsvaror med fartyg. Att transportera varor över land tar längre tid och kostar mer. Vägarna är dessutom i dåligt skick på de flesta håll. Detta är en av anledningarna till att de flesta städer ligger vid kusten eller vid farbara floder. Handel bedrivs dels av de stora handelshusen och dels av enskilda handelsmän med ett eller i vissa fall ett par fartyg. Det finns principiellt tre sätt att tjäna pengar: egen handel, transport av gods och passagerare.

Hur handel bedrivs

De största fartygen ägs nästan uteslutande av handelshus eller något av Mundanas länder. De används mer eller mindre uteslutande för att transportera större partier av fraktgods åt handelshuset (eller i undantagsfall på uppdrag). Stora fartyg är dock inte speciellt kostnadseffektiva då det gäller handel med mindre partier. I krigstid kan dessa fartyg även användas för att transportera trupper och förnödenheter.

De mellanstora fartygen ägs vanligen av rika handelsmän, adelsmän, handelshus. Dessa personer färdas sällan själva på sina fartyg. Kaptenen är anställd för att sköta om fartyget. Om fartyget används för handel så finns ofta en speciell kargör ombord som ansvarar för alla handelstransaktioner. Kaptenen är i praktiken underställd kargören vad det gäller laster, rutter och destinationer.

Mindre handelsfartyg ägs vanligen av kaptenen som oftast själv den som sköter om affärerna. Den självständiga kaptenen står inför ett viktigt val mellan att satsa på att bedriva egen handel (och själv köpa och sälja varor) eller transportera gods åt någon annan part (vanligen ett handelshus). Att själv handla är ofta betydligt mer lönsamt, men kräver tyvärr god tillgång på pengar och dessutom ett stort risktagande. Många väljer en kombination, det vill säga att fylla lastrummet med både egna varor och fraktgods. Vanligen tar man emot fraktgods eller köper partier så att lastrummet fylls innan man lämnar hamnen.

Hamnens storlek (HS)

Nästan alla hamnar utgör i sig själva en marknad. I hamnlistan (se tabell SP-36 på sidan 59–62) finns 'Hamnens storlek' (förkortas HS) angiven. HS används bland annat för att beräkna hur många partier som dyker upp och hur stora de är.

Ny färdighet: Handel [(PER+PSY/4)]

Specialiseringar: <specifik land>, <specifik bransch>, försäljning, inköp, frakt...

Färdigheten ger kunskaper om hur man bedriver handel genom att köpa och sälja varor. Den är användbar för att hitta köpare och personer som är intresserade av att investera i handelsexpeditioner. Den är också användbar för att veta var olika handelsvaror är billiga och var efterfrågan är stor. För att förhandla om pris måste man dock använda färdigheten Övertala, gärna med specialiseringen köpslå.

Som komplement kan man ta ombord passagerare., men det är ofta svårt att finna passagerare som skall till samma destination som det övriga godset.

Köpa och Sälja varor

Att handla med varor är en riskabel sysselsättning. Under de rätta omständigheterna kan det ge goda förtjänster. Det krävs att handelsmannen känner till de olika lokala marknaderna och har näsa för goda affärer. För att ha råd med fartyg och att köpa varor i stora mängder kräver en stor penningkista eller rika finansärer.

Köpa last

Då man vill köpa ett parti varor måste man börja med att ta reda på vad som erbjuds till försäljning. Detta sker genom att slå ett antal slag på tabell SP-39. Hur många slag som skall slås bestäms av Hamnens storlek (HS). Om HS är exempelvis 4 så slår man fyra slag. Varje slag som slås utgör ett parti av en speciell vara som erbjuds till försäljning.

Till de partier som erbjuds läggs automatiskt ett parti vardera av de exportvaror som anges i hamnlistan (se sidan 59–62). Observera att om man skulle slå fram någon vara som anges som importvara på hamnlistan så måste man slå om slaget för att få fram ett nytt parti av en annan vara.

För varje parti som erbjuds till försäljning måste man ta fram två fundamentala faktorer, nämligen kvantiteten och priset.

Kvantiteten beräknas genom att multiplicera Hamnens storlek (HS) med varans kvantitetsslag som anges i tabell SP-39. Observera att man kan välja att köpa delar av ett parti.

Det pris som varan bjuds ut till är till en början lika med det grundpris som anges i tabell SP-39. För att fastställa det verkliga priset krävs dock förhandling enligt reglerna för att köpslå (se sidan 97 i regelboken). Hur hög färdighetsnivå som de som säljer partiet har i Övertala varierar – vanligen ligger nivå minst på 16, men 18 eller mer är inte ovanligt – spelledaren bestämmer själv vad som gäller. Stora partier säljs som regel av personer med hög färdighetsnivå. Det omvända kan gälla för mindre partier. Ingen part är tvingad att sälja till det framförhandlade priset, utan kan backa ut om så önskas.

För de speciella exportvaror som anges i hamnlistan så gäller att kvantiteten på varje parti är dubbelt så stor samt att priset är 10% lägre än i andra hamnar.

Kommissionärer vid köp [Frivillig regel]

En kommissionär är en person som på uppdrag säljer eller köper varor för en annan persons räkning. Kommissionärer arbetar ofta

för ett handelshus, men det finns även fristående kommissionärer – i alla fall i mindre hamnar.

Genom att använda en kommissionär kan man öka antalet partier som finns tillgängliga. Om man använder en kommissionär så dubblar man antalet partier som man slår fram på tabell SP-39. Dessutom används kommissionärens färdighetsnivå i Övertala för att köpslå om priset på ett givet parti. De flesta kommissionärer har hög nivå i Övertala (åtminstone nivå 18).

Alla kommissionärer tar ut en provision för sina tjänster som motsvarar 10% av det slutgiltiga priset för hela det köpta partiet. Det är förstås möjligt att komma överens om andra typer av ersättningar som gratis transport och liknande.

Det är naturligtvis möjligt att försöka köpa ett parti utan att betala kommissionären sitt arvode, eller att själv försöka omförhandla om man anser priset alltför högt. Att på detta sätt gå bakom ryggen på kommissionären anses som mycket dåligt skick. Om den lurade kommissionären inser att han blivit lurad så riskerar man att inte kunna använda någon kommissionär i den aktuella hamnen – eftersom alla kommissionärer som regel är medlemmar av samma gille.

Vänta på nya varor

Om det inte finns några intressanta partier att köpa har man bara två saker att välja på: segla till nästa hamn eller vänta på nya varupartier skall bjudas ut. Spelledaren kan själv bestämma när nya partier bjuds ut. En lämplig tumregel kan vara att detta sker lika många gånger per vecka som Hamnens storlek (HS). I samband med att ett nytt parti blir tillgängligt bör också ett av de tidigare framtagna partierna avlägsnas från marknaden (partiet har sålts eller skeppats vidare).

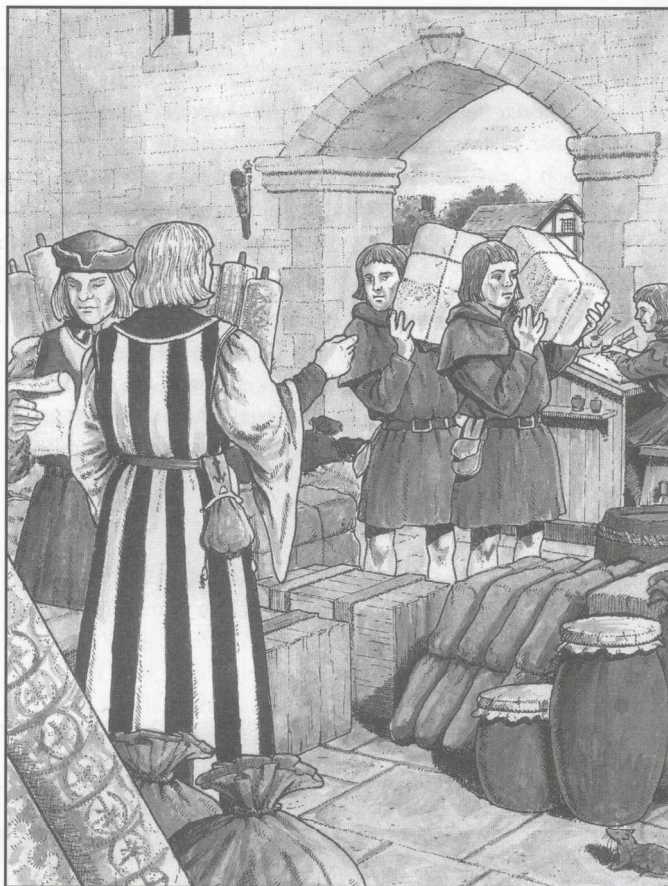
Sälja last

Varje parti med gods måste säljas separat. Det första steget är att hitta en intresserad köpare. Först därefter avgör man vilket pris man får och vilken kvantitet som efterfrågas.

För att hitta en intresserad köpare måste man tillbringa minst en dag med att leta. Slå ett slag mot handelsmannens färdighetsnivå i Handel. Svårigheten för detta slag är för de flesta varor normal (Ob3T6), men om det rör sig om en importvara för hamnen så är det enkelt (Ob2T6). Försöker man sälja ett parti av en vara som är exportvara i hamnen är det svårt (Ob4T6).

Det pris som erbjuds är till en början lika med det grundpris som anges i tabell SP-39. För att fastställa det verkliga priset krävs dock förhandling enligt reglerna för att köpslå (se sidan 97 i regelboken). Hur hög färdighetsnivå som den som vill köpa varorna har i Övertala varierar – vanligen ligger nivå minst på 16, men 18 eller mer är inte ovanligt – spelledaren bestämmer själv vad som gäller. I hamnar med stora marknader (hög HS) finns vanligen köpare med hög färdighetsnivå. Det omvända kan gälla för mindre marknader.

För de speciella importvaror som anges i hamnlistan så gäller att priset är 10% högre än i andra hamnar. Om man av någon underlig anledning försöker sälja en vara som exporteras från hamnen så kan man inte räkna med mer än halva priset (50%).



Priset påverkas också av avståndet som man fraktat varorna: för långa avstånd (>500 sjömil) ökar priset med 10% och för mycket långa avstånd (>1000 sjömil) ökar priset med 20%. Om spelledaren vill kan han också öka priset med ytterligare 10% eller 20% om han anser att den aktuella rutten är extra riskabel. (Gäller bara om varan inte är exportvara i hamnen.)

Kvantiteten beräknas genom att multiplicera Hamnens storlek (HS) med varans kvantitetsslag som anges i tabell SP-39. Observera alltså att det inte alltid är möjligt att sälja hela partiet man har i lastrummet. Om det omvända skulle vara fallet och man har ett större parti än vad som efterfrågas så kan man naturligtvis sälja en del av detta parti som motsvarar det som efterfrågas.

För de speciella importvaror som anges i hamnlistan så gäller att kvantiteten på varje parti är dubbelt så stor. Om man vill sälja en vara som är exportvara i hamnen så påverkas däremot inte den efterfrågade volymen.

Dumpa priserna

Om man inte lyckas sälja hela sitt parti till den intresserade kunden kan spelledaren tillåta att man erbjuder att sälja det resterande partiet till ett kraftig reducerat pris. En enkel regel är att halvera priset för den överskjutande resten. Om man erbjuder det överskjutande partiet på detta sätt så kan spelledaren bestämma att även detta parti försäljs utan problem.

I extrema fall kan själva restpartiet vara större än det ursprungligen sålda. I detta fall får man dela upp partiet igen och erbjuda denna rest till en fjärdedels pris. Inget prisdumpat parti får vara större än den kvantitet som man ursprungligen lyckades sälja.

Kommissionärer vid försäljning [Frivillig regel]

På samma sätt som då man köper laster, kan man också använda en kommissionär då man vill sälja en last. Om man använder en kommissionär så använder man kommissionärens färdighetsnivå i Handel och Övertala. De flesta har mycket hög nivå i Övertala (åtminstone nivå 18). Kommissionärer tar en provision som motsvarar 10% av det slutgiltiga priset för hela det sålda partiet.

Det är naturligtvis möjligt att försöka sälja ett parti utan att betala kommissionären sitt arvode, eller att själv försöka omförhandla om man anser priset alltför högt. Om den lurade kommissionären inser att han blivit lurad så riskerar man att inte kunna använda någon kommissionär i den aktuella hamnen – eftersom alla kommissionärer som regel är medlemmar av samma gille.

Vänta på nya köpare

Om man inte lyckas hitta någon intresserad köpare eller om man inte är nöjd med det erbjudande man fått kan man vänta på nya spekulanter. En lämplig tumregel kan vara att man får chans att hitta en ny spekulant lika många gånger per vecka som Hamnens storlek (HS). Vid varje sådant tillfälle måste man slå ett nytt slag mot färdigheten Handel för att se om man hittar en spekulant.

Handelsvarulistan

I varulistan (tabell SP-39) finns exempel på handelsvaror. Spelledaren kan enkelt hitta nya handelsvaror om så önskas. I tabellen anges packning, pris och kvantitet:

Packning: Packning av gods anges med en bokstav: 'S' betyder att det packas i säckar, 'B' att det är packat i balar eller buntar, 'L' att det packas i lårar eller lådor, 'F' att det packas i kaggar, fat eller tunnor. Ett streck ('-') betyder att handelsvaran är fritt stuvat i lastrummet eller att lastmetoden är specifik för det aktuella handelsvaran.

Pris: Hur mycket handelsvaran kostar per ton. Observera att lastdrygheten visserligen mäts i sabrisk ton som är viktsmått (se sidan 23), men i praktiken ger lastdrygheten också en begränsning av volymen: på ett ton får man max in ungefär två kubikmeter last. Extremt tungt gods, exempelvis metall och sten, varvas vanligen tillsammans med timmer. Sällan utnyttjas då hela höjden i lastrummet.

Kvantitet: Här anges kvantitetsslaget för den aktuella handelsvaran. Resultatet kan aldrig bli lägre än noll (0).

1T100	Vara (pack)	Grundpris/ton	Kvantitet
1	Bly (L)	16.000	1T6/2
2	Bomull (B)	8.000	Ob1T6
3-4	Boskap (-)	25	Ob5T6
5	Brons (L)	120.000	1
6	Brännvin (F)	3.500	1
7	Bönor (S)	250	Ob2T6
8-9	Djurfoder (S)	75	Ob4T6
10	Finnsmede (L)	50.000	1T6/2
11	Fjäder (B)	40	Ob1T6
12-13	Fjäderfä (-)	50	Ob2T6
14-15	Frukt (F)	200	Ob1T6
16	Färg (F)	20.000	1
17-18	Gjutjärn (L)	40.000	1T6/2
19	Glas (L)	2.750	1
20-21	Grovsmede (L)	17.500	1T6
22-23	Gödsel (S)	5	Ob5T6
24	Hampa (S)	400	Ob3T6
25	Honung (F)	4.000	1
26	Horn (L)	200	Ob1T6
27-29	Hudar (B)	800	Ob3T6
30-31	Hästar (-)	200	Ob4T6
32	Hö (B)	12	Ob2T6
33	Is * (L)	15	Ob5T6
34	Jute (S)	200	Ob3T6
35	Järnmalm (-)	6.000	Ob1T6
36	Kalk, ren (F)	4.000	Ob1T6
37	Kläder (B)	12.500	1T6/2
38	Koppar (L)	120.000	1
39	Kryddor (S)	50.000	1
40-41	Lergods (L)	400	Ob1T6
42	Lump (B)	500	Ob1T6
43-44	Läder (B)	800	Ob1T6
45	Marmor (-)	100	Ob4T6
46-47	Mjöl (S)	500	Ob2T6

1T100	...forts	Grundpris/ton	Kvantitet
48	Olja (F)	5.000	Ob1T6
49	Porslin (L)	2.000	1
50	Pälsverk (B)	750	Ob1T6
51-52	Rotfrukter (S)	125	Ob2T6
53	Rustningar (L)	17.500	1
54-56	Salt (F)	6.000	1T6/2
57-59	Saltad fisk (F)	750	Ob3T6
60	Saltat kött (F)	600	Ob2T6
61	Slavar ** (-)	3.200	Ob1T6
62-65	Spannmål (S)	200	Ob4T6
66	Stenblock (-)	15	Ob5T6
67	Svavel (F)	20.000	1
68	Såpa (F)	750	1T6/2
69-70	Tegelsten (-)	20	Ob4T6
71	Tenn (L)	24.000	1T6/2
72-74	Timmer (-)	10	Ob5T6
75	Timmer, dyrbart (-)	30	Ob3T6
76-77	Tjära (F)	600	Ob1T6
78	Tobak (B)	20.000	1
79-80	Torkad fisk (F)	250	Ob3T6
81-83	Torkat kött (F)	350	Ob2T6
84-85	Träkol (S)	500	Ob3T6
86-88	Tyg (B)	4.000	Ob1T6
89	Tyg, dyrbart (B)	90.000	1
90	Tältduk (B)	4.500	Ob2T6
91	Ull (B)	1.500	Ob3T6
92	Vapen (L)	75.000	1
93	Vax (F)	5.000	1T6/2
94	Verktyg (L)	10.000	1T6/2
95-96	Vin (F)	5.000	Ob1T6
97-99	Öl (F)	750	Ob2T6
100	Örter (S)	4.000	1

* Priset och kvantitet varierar betydligt med klimat och årstid.
** Endast där de är lagliga.

Tabell SP-39: Handelsvaror, deras packning, pris per ton och tillgänglighetsslag.

LÖNSAMHET & FINANSIERING

VARJE HANDELSMAN MÅSTE ställa sig frågan: "Om det här är en så fantastisk lönsam affär, varför har ingen annan gjort den förut?" Naturligtvis är det så att de mest trafikerade handelsrutterna är så starkt utnyttjade att vinstmarginalerna är mycket små. Däremot kan mindre hamnar och udda varor erbjuda större vinstmarginaler, även om mängden gods är så liten att den totala vinsten inte blir så stor. Dessutom kan handelsrutter och ömtåliga varor vara riskfyllda.

Ökad handel ger lägre vinster

Grunden till att vinsterna på olika handelsrutter strävar ner mot noll beror på följande: Ju mer lönsam en viss handelsrutt är desto fler handelsmän kommer att försöka dra fördel av de höga vinster som är möjliga. Detta ökar av naturliga skäl mängden gods som fraktas längs handelsrutten, vilket i sin tur ökar efterfrågan på startdestinationen och ökar utbudet på slutdestinationen. Ökad efterfrågan medför högre pris då varan skall köpas och ökat utbud medför lägre pris då den skall säljas. På detta sätt kommer vinsten (det vill säga skillnaden mellan försäljningspriset och inköpspriset) att sträva mot noll.

Denna modell beskriver dock sällan hela verkligheten. Det finns många andra faktorer som påverkar priserna, exempelvis ökade risker i form av pirater, okända vatten och osäkerhet om det över huvud taget finns köpare då man når sin destination. Dessutom kan politiska åtgärder, handelsblockader, straffullar mot vissa nationers handelsskepp påverka situationen. Till detta kommer att det på kort sikt uppstår kortsiktiga fluktuationer i utbud och efterfrågan som kan utnyttjas.

Cirefaliska köpmän har utvecklat en avancerad teori om detta förhållande som de kallar den 'cirefaliska arbitragemodellen'.

Spelledaren bör alltså komma ihåg att alla nyupptäckta och lönsamma handelsrutter förr eller senare kommer att bli mindre

lönsamma. I reglerna (se regelboken sidan 286) finns det inbyggt en mekanism som gör att priserna ökar ju mer varor som efterfrågas och att priserna sjunker ju mer varor som bjuds ut i en hamn. Dessa mekanismer räcker dock inte alltid och spelledaren kan då försämra priserna med kanske 5% varje gång samma handelsrutt utnyttjas med samma typ av varor (inom en viss tidsperiod).

Stor efterfrågan [Frivillig regel]

Om spelledaren vill göra handeln mer realistisk kan man låta grundpriset för varan gå upp med 10% för varje parti som rollpersonen köper av den aktuella varan. Observera att detta nya grundpris bara gäller på den aktuella handelsplatsen – andra handelsplatser påverkas inte.

Spelledaren bör lämpligen anteckna alla varupriser som avviker från det grundpris som angivits i hamnlistan.

Efter en viss tid utan försäljning av det aktuella varuslaget kommer naturligtvis priset att sjunka igen. Detta kan man simulera genom att sänka grundpriset med 1% för varje vecka som går utan att rollpersonen (eller någon annan handelsman) köper den aktuella varan. Observera att grundpriset inte kan sänkas lägre än till den nivå som anges i hamnlistan.

Minskad efterfrågan [Frivillig regel]

Om spelledaren vill göra handeln mer realistisk kan man låta grundpriset för varan sjunka med 10% för varje parti som rollpersonen säljer av den aktuella varan. Observera att detta nya grundpris bara gäller på den aktuella handelsplatsen – andra handelsplatser påverkas inte.

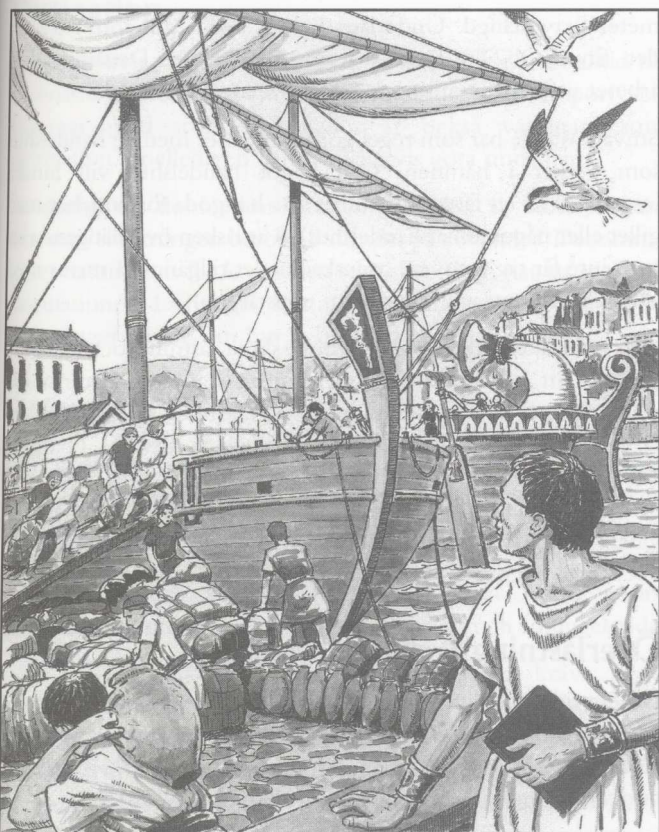
Spelledaren bör lämpligen anteckna alla varupriser som avviker från det grundpris som angivits i hamnlistan.

Efter en viss tid utan försäljning av det aktuella varuslaget kommer naturligtvis priset att stiga igen. Detta kan man simulera genom att höja grundpriset med 1% för varje vecka som går utan att den aktuella varan säljs av rollpersonen (eller någon annan handelsman). Observera att grundpriset inte kan höjas högre än till den ursprungliga nivå anges i hamnlistan.

Finansiella aspekter [Frivillig regel]

Det finns många finansiella och ekonomiska aspekter som spelledaren kan välja att ta hänsyn till i sin kampanj. De kanske intressantaste är möjligheten att hitta investerare och kreditgivare som kan hjälpa till med finansieringen.

Krediter: Att låna pengar för att finansiera inköp av handelsvaror kan vara en god idé om man har hittat en lönsam rutt. Å andra sidan så kan ett större lån utgöra en stor risk för handels-



mannens hela verksamhet om affärerna går dåligt och man inte kan betala tillbaka lånet. Efter att man sålt varorna måste man betala tillbaka hela lånet med ränta. Räntan kan variera betydligt. En normal ränta kan vara 1% per dag resan varar. Ett lån i 40 dagar skall alltså återbetalas med 40% ränta (alltså inte ränta på ränta). För att få låna till denna ränta krävs dock som regel säkerheter (exempelvis in-teckning av fartyget eller andra fastigheter) eller att långgivaren känner och litar på låntagaren. Naturligtvis kan långgivaren kräva mer pengar om han känner att låntagaren inte har något val. Det är upp till spelledaren att bestämma ränta och om det överhuvud taget är möjligt att få krediter.

Investerare: Ett alternativt sätt att låna pengar är att ge en andel av försäljningsintäkten istället för en på förhand bestämd ränta. Om en investerare exempelvis bidrar med en 50.000 silver och den totala lasten kostar 200.000 så är investerarens andel av försäljningsintäkterna 25% (eftersom $50.000 / 200.000 = 0,25 = 25\%$). Alla omkostnader för fartyget och resan betalas av handelsmannen ur dennes andel. Den exakta andelen bör dock vara föremål för köpsläende.

Bolag: Ett annat sätt att finansiera en verksamhet är att en eller flera personer blir delägare. Det kan gå till så att man blir delägare i hela verksamheten eller bara i en specifik handelsresa. I första fallet har man i princip bildat ett handelshus och i andra

fallet ett tillfälligt bolag som kallas oktroj. Man behöver nödvändigtvis inte gå in med pengar, vissa delägare kan bidra med exempelvis fartyg, handelsvaror eller en kombination. Efter varje handelsresa skall den intjänade vinsten delas upp bland delägarna i proportion till deras andelar. När bolaget upplöses skall alla tillgångar delas upp i proportion till andelarna. Fartyg och egendom återgår i första hand till dem som bidrog med dessa, men har en förlust uppstått kan det bli nödvändigt att sälja dessa tillgångar.

Försäkringar: Försäkringar är ett sätt att minska de finansiella riskerna. Det är bara handelsmän med mycket goda kontakter som har möjlighet att skaffa försäkringar. De två vanligaste försäkringarna täcker fartyget och lasten. Det är också möjligt att teckna en försäkring som täcker ekonomiskt risktagande. Exakt vad som gäller måste spelledaren bestämma. En försäkring kan köpas av cirefaliska banker och av vissa större handelshus. Priset på försäkringen varierar, men spelledaren kan uppskatta priset till dubbla försäkringsrisken (multiplicera risken för att försäkringsersättningen måste betalas ut med hur mycket som i så fall måste betalas ut). Om det exempelvis är 5% risk för att man måste betala ut 50.000 silver, så är försäkringsrisken $5\% \times 50.000 = 2.500$ silver. Grundpriset på försäkringen blir då 5.000 silver. Priset kan dock variera om spelledaren vill det. Dessutom kan priset bli föremål för köpsläende.

LASTNING & LOSSNING

KAPTENEN, ELLER KARGÖREN om en sådan finns ombord, ansvarar för att lasten stuvats på rätt sätt. Att stuva lasten korrekt är viktigt, dels beroende på att felaktig stuvning kan orsaka skador på lasten, dels på grunda av att lastförskjutningar utgör en stor fara för fartygets sjövärdighet. Man anlitar då ofta stuvare som ser till att skeppen lastas rätt.

Stuvare

För att lasta och lossa ett fartyg används normalt stuvare som bär lasten. Tunga laster lyfts ombord med hamnens kran eller med hjälp av en av fartyget rår som riggas som en kran. En typisk stuvare kostar 2 silver per dagsverke. En stuvare kan lasta eller lossa ungefär två ton per dagsverke. Kostnaden per ton är alltså 1 silver.

Normalt arbetar stuvare bara dagtid. Om det finns tillgång till ytterligare stuvare kan dessa arbeta nattetid för dubbla ersättningen (eller vad de kan förhandla sig till).

Hamnens storlek begränsar hur många stuvare som finns tillgängliga. Under normala omständigheter kan man slå lika många ObT6 som Hamnens storlek (HS) för att se hur många stuvare som är lediga. För varje extra silver man betalar i dagslön får man lägga till ytterligare Ob1T6. Detta lönetillägg gäller alla stuvarna. Om det är under en handelsperiod kan många av stuvarna vara upptagna.

Antalet stuvare som kan arbeta med ett och samma fartyg begränsas också av fartygets storlek. Mer än två stuvare per meter fartygslängd ger ingen extra effekt.

I de flesta större hamnar finns ett gille som organiserar stuvarna. På vissa håll krävs att man betalar gillet en avgift (eller muta) för att det inte skall bli problem. Avgiften är normalt ett silver per

meter fartygslängd. Underlåtenhet att betala gör som regel att det finns Ob2T6 färre stuvare tillgängliga. Dessutom blir arbetet utfört långsammare och slarvigare.

Stuvarnas gille har som regel goda kontakter med de handelshus som verkar i hamnen. Om något handelshus vill hindra lossningen av ett fartyg (och man inte har goda förbindelser med gillet eller något annat handelshus) så är risken överhängande att man inte får tag i stuvare (minska antalet tillgängliga stuvare med Ob4T6) eller att andra problem uppstår.

Om man låter skeppets besättning sköta lastning och lossning uppstår lätt konflikter med stuvargillet. I mindre hamnar där stuvarna inte är organiserade är detta inget större problem (även om det kan ta längre tid än att använda stuvare). I hamnar där stuvarna är välorganiserade kan detta ställa till med problem. Exempelvis kan sjömännen hotas eller misshandlas, vidare kan godset skadas eller 'försvinna'. På örlogsfartyg finns dock inga begränsningar på att använda besättningen.

Överlastning [Frivillig regel]

Det är fullt möjligt att lasta mer gods (eller proviant) än vad lastrummet rymmer. Extra last kan stuvas i besättningsutrymmen, på däck och andra utrymmen. För varje påbörjad 10% överlast så sjunker fartyget sjövärdighetsslag med en nivå (-Ob1T6).

FRAKT

MÅNGA HANDELSFARTYG ÅTAR sig att frakta varor åt andra handelsmän eller handelshus. Ibland utgör detta ett komplement till den egna handeln. Dessa fraktpartier förmedlas nästan uteslutande av mäklare. Mäklarna kan vara fristående eller anställda av ett handelshus för att befrämja handelshusets tillgång till fraktkapacitet. Betalning sker som regel efter att lasten är levererad, men andra avtal förekommer.

Tillgängliga fraktupdrag

Om skepparen är intresserad av att frakta varor för någon annans räkning måste man ta reda på vilka fraktpartier som finns tillgängliga. Detta sker genom att slå ett antal slag på tabell SP-39. Hur många slag som skall slås bestäms av Hamnens storlek (HS). Varje slag som slås utgör ett fraktparti av en speciell vara. Till dessa frakter läggs automatiskt ett parti vardera av de exportvaror som anges i hamnlistan (se sidan 59-62). Observera att om man skulle slå fram någon vara som anges som importvara på hamnlistan så måste man slå om slaget.

För varje fraktparti som finns tillgängligt måste man ta fram tre fundamentala faktorer, nämligen: kvantiteten, destinationen och ersättningen.

Fraktpartiets kvantitet

Kvantiteten beräknas genom att multiplicera Hamnens storlek (HS) med varans kvantitetsslag som anges i tabell SP-39. Observera att skepparen måste acceptera hela fraktpartiet, man kan alltså inte välja att transportera delar av ett fraktparti. För de speciella exportvaror som anges i hamnlistan så gäller att kvantiteten är dubbel så stor.

Destination

Destinationen väljs av spelledaren. Frakten går nästan alltid till destinationer som har varan i fraktpartiet som importvara. Hamnar med stora marknader är också vanligare som destination. Spelledaren kan naturligtvis göra undantag.

Avståndet till destinationshamnen är också av stort intresse eftersom ersättningen beror till stor del på avståndet. Detsamma gäller naturligtvis för kostnaden som skepparen har att segla till destinationen. Lämpligen kan man använda tabell SP-40 för att få en fingervisning om hur avlägsen destinationen är.

Ersättning

Den ersättning som erbjuds för att frakta partiet beräknas per ton. Grundpriset per ton anges i tabell SP-39. Ersättningen kan bli högre under vissa omständigheter, exempelvis om det är en farlig rutt, om lasten är dyrbar eller om det är illegalt smuggelgods som skall fraktas. Se tabell SP-41. Faktorer som påverkar ersättning/ton är: faror, dyrbar last och smuggelgods.

För att fastställa det verkliga ersättningen krävs dock förhandling enligt reglerna för att köpslå (se sidan 97 i regelboken). Hur hög färdighetsnivå i Övertala som den som vill ha varorna fraktade har varierar – vanligen ligger nivå minst på 16, men 18 eller mer är inte ovanligt – spelledaren bestäm-

mer själv vad som gäller. Viktiga eller dyrbara fraktpartier förmedlas som regel av mäklare med hög färdighetsnivå. Det omvända kan gälla för mindre partier.

Lastning av fraktgods

Kostnader för lastning betalas av uppdragsgivaren. Detsamma gäller för alla eventuella avgifter för själva lasten.

Skepparen kontrollerar personligen så att lastningen sker på korrekt sätt. För skepparen är det mycket viktigt att kontrollera att fraktpartiet inte är skadat eller att delar av partiet saknas. Risken är annars att skepparen får ersätta detta vid ankomsten till destinationen. För detta ändamål upprättas ett speciellt dokument, ett så kallat 'konossement', där lastens beskaffenhet anges. Konossementet signeras och förses ibland med sigill för att det inte skall kunna ändras eller förfälskas.

Ankomst till destinationen

Då det gäller fraktgods behöver skepparen inte betala för lossning, tull och andra avgifter för lasten. Det står antingen uppdragsgivaren eller mottagaren för.

För skepparen är det viktigt att erhålla kvitto på att lasten erhållits i tillfredställande skick och i överensstämmelse med konossementet. Är lasten skadad, försenad eller försvunnen blir skepparen i princip ersättningsskyldig. Detta gäller dock inte om det beror på vädret eller andra faktorer som skepparen inte kan påverka (exempelvis blockad, pirater eller liknande).

T100	Avstånd*	Nautiska mil	Ersättning
1-40	Närbelägen	1-100	6 silver/ton
41-70	Normal	101-500	24 silver/ton
71-90	Avlägsen	501-2000	80 silver/ton
91-100	Mkt. avlägsen	≥2001	160 silver/ton
* Spelledaren väljer en hamn inom det framslagna avståndsintervallet.			

Tabell SP-40: Ungefärligt avstånd till destinationen.

Speciella omständigheter	Ersättning*
Farliga vatten	× 2
Mycket brådiskande**	× 2
Stor risk för piratattacker	× 2
Dyrbar last (≥10.000 silver/ton)***	× 2
Extremt dyrbar last (≥100.000 silver/ton)***	× 4
Illegalt smuggelgods	× 10
* Flera multiplar kan kombineras.	
** Fraktpartiet måste transporteras direkt till destinationen.	
*** Avser inköpspriset.	

Tabell SP-41: Speciella omständigheter som påverkar fraktpriiset.

PASSAGERARE

ATT TA OMBORD passagerare är inget som man kan leva på utan det kan snarare anses utgöra ett komplement till handel eller transport av gods. De flesta passagerare kan tänka sig att sova tillsammans med den övriga besättning – i många fall har de helt enkelt inte något val eftersom handelsfartyg sällan är utrustade med passagerarhytter. Ibland kan det dock finnas passagerare som önskar resa ståndsmässigt och för att ta ombord dessa så krävs det att man har hytt att erbjuda. Betalning sker som regel efter ankomst, men förskott av hälften förekommer.

Väntande passagerare

Om skepparen är intresserad av passagerare måste man ta reda på om det finns några väntande passagerare. Detta sker genom att slå ett antal slag på tabell SP-42. Hur många slag som skall slås bestäms av Hamnens storlek (HS). Varje slag som slås utgör antingen en enskild passagerare eller ett sällskap av resenärer.

Destination

För varje passagerare måste spelledaren bestämma passagerarens destination. Lämpligen kan man använda tabell SP-43 för att få en fingervisning om hur avlägsen destinationen är. Hamnar med stora marknader är också vanligare som destination. Spelledaren kan naturligtvis göra undantag. Avståndet till destinationshamnen är också av stort intresse eftersom priset för resan beror till stor del på detta avstånd.

Finns det en större hamn längst rutten till passagerarens destination kan det gå bra att transportera passageraren dit. Priset blir dock lägre enligt tabell SP-43, dock högst 50% av vad det skulle kosta att färdas ända till slutdestinationen.

Pris för resan

Den ersättning som är normal anges i tabell SP-43. Ersättningen kan bli högre under vissa omständigheter enligt vad som angavs för passageraren i tabell SP-41. Att köpslå om priset förekommer naturligtvis, men det är inte lika vanligt som när man förhandlar om fraktpriiser. Spelledaren bestämmer själv vad som gäller från fall till fall.

Invänta ytterligare passagerare

Om det inte finns några passagerare kan man vänta. En lämplig tumregel är att man får slå lika många gånger per vecka som Hamnens storlek (HS).

I samband med att nya passagerare dyker upp, så är det lämpligt att de passagerare som fanns tidigare (till andra destinationer) avreser och inte längre är tillgängliga.

1T100 Passagerare

1–4	Ensam handelsman (delar hytt om det finns sådan)
5–8	Handelsman med familj 1T6+2 personer (dessa önskar hytt, men kan naturligtvis dela).
9–12	Grupp legosoldater, 2T6 personer, utan speciella krav på boende.
13–15	Ensam adelsman (kräver egen hytt).
16–18	Adelsman med familj och betjänter, 1T6+3 personer (kräver tre hytter). Ställer dessutom höga krav på kosten ombord.
19–21	Emissarie/Diplomat (kräver egen hytt).
22–25	Örlogsman. Kan eventuellt tänka sig arbeta för att betala för sig.
26–28	Navarepräst. Önskar hytt, men kan eventuellt tänka sig arbeta för att betala för sig.
29–31	Efterlyst brottsling. Spelledaren måste avgöra hur eftersökt brottslingen är och vad som händer om han ertappas.
32–36	Flykting, 1T6 personer.
37–40	Präst (önskar hytt, men kan dela).
41–46	Missionär (önskar hytt, men kan dela).
47–50	Magiker (önskar hytt, men kan dela).
51–53	Forskare (kräver egen hytt).
54–57	Ensam riddare (föredrar hytt).
58–60	Riddare med följe, 1T6+1 personer.
61–63	Prisjägare.
64–67	Underhållare, 1T6 personer.
68–71	Kurir (kräver egen hytt).
72–77	Äventyrare, 1T6 personer.
78–82	Rik person (kräver hytt).
83–86	Rik person (kräver hytt) med följe 1T6+2 personer.
87–89	Sjömän, 1T6+1 personer. Bor i skansen, kan eventuellt tänka sig att arbeta som betalning.
90–93	Anonym resande* (kräver egen hytt).
94–100	Anonym resande*.

* Spelledaren bestämmer själv den verkliga identiteten.

Tabell SP-42: Väntande passagerare.

1T100	Avstånd till destination*	Nautiska mil	Pris hytt	Pris skans
1–40	Närbelägen	1–100	20 silver	7 silver
41–70	Normal	101–500	100 silver	30 silver
71–90	Avlägsen	501–2000	400 silver	125 silver
91–100	Mycket avlägsen	≥2001	750 silver	300 silver

* Spelledaren väljer en hamn inom det framslagna avståndsintervallet.

** Avser priset för passagerare som bor i hytt. Priset avser en delad dubbelhytt.

*** Avser priset för en passagerare som bor i skansen (eller motsvarande) tillsammans med manskapet.

Tabell SP-43: Ungefärligt avstånd till destinationen.

KAPITEL ÅTTA

PIRATER



JERDAN GICK MED trötta steg över däckets med en lykta i sin hand. Några ord byttes med Beredan som med sina kamrater satt och spelade broggin under masten. Han vände sitt huvud mot natthimlen men den var täckt av ett tjockt molntäcke som hindrade månskenet från att lysa upp havet. Blicken föll på seglen som vajade sakta i den lätta brisen och drev fartyget långsamt framåt. Jerdan suckade och försökte räkna ut hur länge det skulle ta dem att komma fram till Talon med denna svaga bris då ett ljud fångade hans uppmärksamhet.

Först trodde han att det var Beredan och hans vänner men snart insåg han att det kom ut från babords sida. Han kisade ut i mörkret osäker på om han hört rätt.

Men så kom det igen. Ljudet av åror, åror som närmade sig i natten.

"PIRATER!!!", vrålade Jerdan och drog sin huggare. En pil kom susande mot honom ur natten och han kände hur det smärtade till då den snuddade vid kinden. Han kastade sig ned bakom relingen och snart haglade pilar över däckets. Beredan och de övriga blev genomborrade innan de hann söka skydd. Han hörde liv och rörelse under däck men visste att de aldrig skulle hinna upp i tid för att möta anfallet.

Ur natten kom ett tirakiskt piratskepp roende mot dem med rammen riktad rakt mot deras långsida. Jerdan visste att detta var slutet, snart skulle de ondskefulla tirackrigarna välla ombord och döda allt de mötte. Utan att tveka slängde Jerdan sin huggare och kastade sig överbord.

PIRATER

MUNDANAS HAV HEMSÖKS av pirater – sjömän som ignorerar lag och moral och som på jakt efter rikedomar ofta utför mycket grymma dåd. De håller sig nära handelsleder där de kapar skepp på deras last för att sedan dela upp den mellan besättningen eller sälja den vidare. I gömda vikar och på öde öar har de sina gömställen och skatter.

Livet som pirat

Plundringen är oftast piratens huvudmotiv, men man kan i många fall skönja andra mål, såsom utforskning och rena terrordåd, speciellt då bland kapare (som kan få uppdrag från det land som utfärdat kaparbrevet). För den enskilde piraten kan själva äventyret vara en lika stark drivkraft som möjligheten till gott byte. Möten med nya kulturer, utforskandet av haven och känslan av frihet har lockat till sig många äventyrare och samhällsflyktingar. Piraterna är sällan ideologiskt medvetna, undantaget en utbredd cynism som tycks infinna sig i de flesta piratbesättningar.

Arbetet ombord på ett piratskepp är i princip identiskt med det på övriga fartyg (se sidan 50 för mer info). Ett av de största skillnaderna är att man är tvungna att hålla bättre utsikt – dels för att tidigt kunna upptäcka byten och dels för att kunna upptäcka piratjägare. Dessutom måste alla besättningsmän måste kunna delta i striden då man bordar byten.

Piraternas färder är ofta långväga och bryts blott sällan av plundringar av fartyg. Ofta är bytena för små (och därigenom inte värda besättningsmännens liv) eller alltför väl bevakade och det kan därför gå veckor eller till och med månader mellan varje tillfälle till riktig drabbning. Ledan till sjöss måste därför stävjas med hjälp av hasardspel, festande och diverse utsvävningar. Att ställa till med rediga fylleslag är också ett sätt för kaptenen att hålla moralen uppe bland besättningen. Problemet kan dock vara att man utsätter sig för en stor risk om fartyget skulle bli överrumplad av piratjägare – då är man så gott som chanslös.

Flaggor

Svart flagga: Piratflaggan är av tradition svart. De flesta piratflaggor har dessutom bilder i silver eller rött – den vanligaste bilden är utan tvekan döskallen av vilken det finns flera varianter. Det kan även vara benknotor, svärd, timglas eller någon annan symbol som visar att döden väntar dem som inte ger upp. På sidan 76 finns ett antal bilder på kända sjörövarflaggor.

Röd flagga: Om pirater hissar röd flagga betyder det att det inte givs någon nåd. Denna flagga hissas om det tilltänkta bytet inte ger upp då den svarta flaggan hissats.

Huxatzakka: Tiraker hissar endast flagg för att bryta ned sina motståndares moral. De har ingen som helst tanke på en fredlig lösning utan känner sig mest snuvade på en god strid om det inte blir något motstånd. Deras flagga är Huxatzakka. Svart med korslagda bloddrypande tiraksablar i silver.

Vit flagga: Används för att signalera att man ger upp – av både byte och pirater.

Kvinnliga pirater

Kvinnliga piratbesättningar förekommer på vissa håll i Mundana. I vattnen kring Momolan är majoriteten av piraterna kvinnor och i Rhungsjön går det åtminstone en kvinnlig piratbesättning på tio manliga vilket får betraktas som hyfsat vanligt. 'Blandbesättningar', det vill säga besättningar bestående av både män och kvinnor, är inte lika vanliga tack vare den avundsjuka och dåliga stämning som tenderar sprida sig bland de manliga piraterna. Blandbesättningar är vanligast bland cirefalier och tiraker vars disciplin respektive stamsamhälle minskar risken för sammanstötningar besättningsmännen/kvinnorna emellan. Bland de mer hänsynslösa piraterna är det inte ovanligt att de kidnappar kvinnor från de skepp de bordar. Dessa olycksaliga kvinnor blir mer eller mindre slavar på piratskeppet och får sköta sysslor som städning och matlagning samt att ta hand om och 'underhålla' besättningen. Många av dessa kvinnor går grymma öden till mötes när piraterna tröttnat på dem. De vet vanligtvis alldeles för mycket för att kunna släppas fria. Det har dock hänt att kvinnorna har kommit att bli en naturlig del av besättningen, även om detta är ovanligt.

Beslutsfattande

Strategiska beslut, exempelvis var man skall bege sig på plundringsfärd, sker till sjöss vanligtvis under öppna rådslag då alla besättningsmän (undantaget slavar) får tillfälle att yttra sin åsikt. På så sätt så är det mer 'demokratiskt' ombord på piratskepp än på andra skepp där kaptenens och ägarens ord är lag.

Till skillnad från andra fartyg är det viktigt att kaptenen vinner besättningens respekt – detta sker antingen genom att visa sin kompetens eller genom att spela på besättningsmannens skräck för hårda bestraffningar. För att upprätthålla moralen är det också viktigt att besättningen känner att de får tillräckligt med byte och att de får festa loss då och då.

Under de intensiva stridsögonblicken är kaptenens ord lag, men annars är det oftast högste båtsmannen som handhar besättningens ärenden. Båtsmannen lyssnar till besättningens klagomål, delar upp byten och utdelar kroppsstraff då profosser saknas. Överhuvudtaget har båtsmännen en mycket stark ställning på piratfartyg vad gäller populariteten hos manskapet.

Många piratskepp har så kallade skeppsartiklar där besättningens rättigheter tillika skyldigheter fastställs. I och med att skeppsartiklarna undertecknas av piratbesättningarna har man också bundit sig vid att följa dem.

Tiraker som lever inom stamsamhället behöver inga skeppsartiklar eftersom deras inbördes lojalitet mot stammen förenar dem. Marnakhtiraker brukar emellertid skeppsartiklarna. Rent praktiskt reglerar skeppsartiklarna uppdelning av byte, befälgång, straff för olika brott samt ersättning om man skadas i strid. Se sidan 52–53 för mer info om bestraffningar till sjöss.

PIRATVERKSAMHET

INNAN ETT PIRATSKEPP lämnar sin hamn gör kaptenen och hans underlydande upp om hur det eventuella bytet skall fördelas. Kaptenen kan i sin tur ha fått instruktioner av eventuella överordnade, exempelvis ett pirathus eller en furste, om villkoren. Eftersom pirater i allmänhet har en tvivelaktig moral så tenderar dessa uppgörelser ibland att vara tomma ord. En stark kapten kan utan tvekan lura sina överordnade på byte medan en svag sådan kan få svårt att hävda sig mot sin egen besättning.

Tillvägagångssätt

Alla pirater är givetvis olika. Ändå finns det en rad punkter där man kan skönja markanta likheter vad gäller taktik och tillvägagångssätt. De flesta mänskliga pirater begränsar sin verksamhet till dygnets ljusa timmar och för sina fartyg kustnära. Tiraker hindras inte av mörkret tack vare sin mörkersyn men håller sig ändå kustnära. Tillgången till byten tenderar vara säkrare i de kustnära områdena, så även om risken att råka ut för piratjägare är mångdubbelt större än vid plundring på de öppna haven, frestas de flesta pirater att hemsöka kustvattnen.

Plundring av städer och byar förekommer allt mer sällan, speciellt sedan korsarkrigen startade. Förr i tiden var hotet från pirater ständigt närvarande hos kuststädernas befolkning men allteftersom städerna befästes kom sjöröveriet att begränsas till haven. Visserligen förekommer det fortfarande strandhugg, framförallt på Takalorr när Bazirk strider sinsemellan.

En annan sorts piratverksamhet är vrakplundring. Runt hela ön Kathar samt vissa delar av Asharien och Takalorr finns stora grupper av vrakplundrare som när vinden blåser upp söker sig ned mot stränderna och tänder falska fyrbåkar. Då ett skepp lockats i fördärvet slår de vanligtvis ihjäl alla överlevande och stjäla allt de kan bära. Vrakplundringen är förstas en olaglig verksamhet enligt de flesta nationers lagar, men för de fattiga ashariska fiskarna eller de ohederliga katharerna spelar detta förstas mindre roll. På Takalorr ser man det som sin fulla rätt att plundra de skepp som flyter iland vid ens samhälle.

Många sjörövare har sina 'privata' hälare – skurkar som köper upp stöldgods för att gömma det och sedan sälja det vidare. Försäljningen kan även ske mer eller mindre öppet, beroende på hur hederliga köparna är. Exempelvis förekommer handel med stöldgods helt öppet i Tiban, medan ett liknande förfarelsesätt i Talon skulle leda till ingripande från stadsvaktens sida.

Pirathus

Det finns ett antal utpräglade pirathus i Mundana vars uppgift i första hand är att centralisera piratverksamheten och i förlängningen tjäna pengar på densamma.

Många av de äldre pirathusen har en falsk fasad som ett legitimt handelshus och det är därför svårt för piratjägare att sätta fast de västa profitörerna. Även om piratskeppen tas på bar gärning så klarar sig pirathuset undan eftersom de är ytterst försiktiga och hela tiden befinner sig i bakgrunden.

Pirathusens organisation är densamma som handelshusens. I toppen sitter ett antal styrande som bär det övergripande ansvaret för handelshusets göromål. Under dessa finns kommissionärerna som med de styrandes tillåtelse genomför

affärer och undertecknar kontrakt för husets räkning. Under dessa finns transportörer, köpmän, skrivare och annan personal – ofta anställd på frilans eller entreprenad. I ett pirathus kan piratkaptenerna återfinnas i alla tre skikten.

Vissa pirathus (oftast de som i första hand livnär sig på handel) anställer kapare på entreprenad, till exempel för att förstöra för konkurrenterna eller på olaglig väg öka tillskottet i kassakistan.

Mer utpräglade pirathus livnär sig i första hand på piratverksamhet alternativt uthyrning av pirater och behåller handeln endast som en täckmantel. Den sista och kanske ovanligaste typen av pirathus är de hus som styrs av pirater. Dessa bedriver sin olagliga verksamhet helt öppet och kan närmast beskrivas som ett slags piratgille där husets huvudsakliga uppgift blir att förhindra bråk piratkaptenerna sinsemellan och ge stöd åt varandra mot piratjägare och konkurrerande piratflottor.

Taktik

En av grundförutsättningarna för att en pirat skall lyckas inbringa sitt byte är att hans fartyg är snabbare än bytet. Ett snabbt fartyg borgar för att bytet inte skall komma undan. När piraterna seglar ikapp bytet hissas vanligtvis de flaggor som talar om för bytet vem som nalkas. Om bytet ger sig frivilligt brukar piraterna i allmänhet gå lugnare fram. Bazirk bryr sig sällan om att hissa flagg – när de gör det är det endast för att knäcka bytets moral.

Oavsett bytets reaktion på flaggorna försöker piratskeppet gå närmare bytet. Om piraterna möts av pilar eller stenar attackerar de tillbaka. De praktiska detaljerna med stid till sjöss beskrivs på sidan 83. Det finns i huvudsak tre sätt att ta ett skepp med våld:

Avståndsduell: Man kan överösa bytet med pilar och stenar i hopp om att sänka bytets moral och decimera skaran stridsdugliga besättningsmän. Om bytet har för få besättningsmän för att kunna manövreras är bytet så gott som vunnet.

Bordning: En annan metod som vunnit stora insteg i bland annat Rhungsjön är bordning medelst änterhakar och trossar, där piratskeppet hakas samman med bytet och sedan intas av piratbesättningen.

Ramning: Det traditionella sättet, vilket är mycket vanligt i vattnen kring Takalorr och Melorion, är en klassisk ramning där piratskeppet dundrar in i bytets sida med sin vassa ramm. När skeppen kolliderat samman bordar piraterna.

Ett byte som samarbetar, det vill säga ger sig frivilligt eller på annat sätt underlättar för piraterna, brukar ofta behandlas välvilligt. Bazirk är undantaget som bekräftar regeln. En stamtirak känner sig snarare snuvad på en god strid än som en defilerande vinnare av ett gott byte.

Tirakiska pirater

Så länge man kan minnas har haven gjorts osäkra av plundrande Bazirktiraker. Redan innan tiden för ljusbringarens ankomst till det jargiska kejsardömet finns bevis för Bazirkräder längs den jargiska kusten. Allt sedan dess har sjöfarare från alla länder fruktat Bazirk och nervöst spanat mot annalkande fartyg för att uttyda dess flagg. Av alla pirater är i allmänhet Bazirkpiraterna de mest fruktade. De fruktar inte döden och ger sig in i strid med stor våldsamhet. Många visar också upp stor grymhet mot de besättningar som ger sig. Det talas till och med om Bazirkpirater som äter sina motståndare då det är ont om proviant på skeppet.

Kaparbrev

Så kallade kaparbrev utfördes av många furstar och amiraler för att försöka dra nytta av piraternas aktiviteter och för att rikta piratplågan mot andra länder än det egna landet. En pirat med kaparbrev kallas 'kapare'. Ett kaparbrev är ett brev som ger kaparen tillstånd att bedriva piratverksamhet så länge som vissa givna villkor uppfylls. Villkoren kan vara att kaparen endast anfaller skepp från en viss nation, betalar en del av bytet till kaparbrevets utfärdare eller erlägger en årlig avgift. Ett universellt krav är dock att kaparen ger fartyg från den egna landet fri lejd. Bryter kaparen mot villkoren så dras kaparbrevet in.

Den klara fördelen med kaparbrev är att man kan lägga till i alla hamnar i det land som utfärdat kaparbrevet utan någon risk för vedergällning. Där kan man sälja sin stulna last utan att det frågas om var den kommer ifrån. Gränserna mellan legitim handel, fribryteri och sjöröveri är dock väldigt suddiga, på gränsen till obefintliga. Det är fullt möjligt att skaffa sig kaparbrev från flera olika länder. För att behålla dem måste man dock uppfylla kraven i samtliga kaparbrev, vilket ibland kan vara svårt.

Bland de cirefaliska sjömännen finns det gott om kapare som försörjer sig som vanliga handelsmän men inte tvekar att anfalla ett lämpligt byte som tillhör ett konkurrerande rike då de får chansen. Det är främst Consaber som råkat ut för de cirefaliska kaparna och det har uppstått ett flertal mindre duster mellan dem.

Många pirater struntar i att skaffa sig kaparbrev med motivationen att de har nog med undanstoppat byte att betala sig ur eventuella knipor. Andra pirater struntar i kaparbreven med motivationen att de aldrig kommer att låta sig infångas.

Lejdebrev

Lejdebrevet är det omvända från kaparbrevet. Det utfärdas av mäktiga pirater eller pirathus åt furstar och handelshus. Sådana lejdebrev ger furstens skepp fri lejd och i vissa fall även beskydd mot att fursten erlägger piraterna en fast avgift, ger dem frihet att plundra ostörda eller befriar fångslade pirater. Många mindre furstar tvingas köpa lejdebreven eftersom deras makt över haven ofta är otillräcklig. Även rikare furstar begagnar sig av breven eftersom de anser att det är billigare att avlöna piraterna än de piratjägare vars ansträngningar ändå sällan räcker till mot de förslagna och rutinerade piratkaptenerna. Den handelsman som har registrerat sitt fartyg i en furstes hamn med lejdebrev åtnjuter också skydd (så länge som furstens flagga förs på fartyget).

Fribrytare

Fribrytare är kapare som utrustats av olika länders örlogsflottan. Kaptenen och besättningen är alltså underställda örlogsmakten. Skeppet för den officiella örlogsflottan, men kan vi behov hissa både svart och röd flagg. Fribrytare ges som regel uppdraget att kapa så många av fiendens handelsfartyg som möjligt.

En annan användning för fribrytare är att använda dem som reguljära enheter i flottan, oftast utlokaliserade till den presumptive fiendens kuster för att störa och skapa oro. Sådan verksamhet skadar inte statskassan. Tvärtom så ger denna verksamhet istället en viss avkastning på fiendens bekostnad. Fribrytare är vanliga inom det cirefaliska samväldet. Det är inte helt ovanligt att bazirktiraker anlitas av cirefalierna för att ställa till med obehag för Consaber och Jargien.

Fribrytare kan också användas som piratjägare. Detta beskrivs i nästa stycke.

Piratjägare

Ju mer pirater härjar i ett område desto mer krav ställs från handelsmän, skeppare och de styrande att något måste göras för att få bukt med dem. Det händer då att länder eller furstar (samt mäktiga handelshus) avsätter skepp som tar upp jakten på piraterna. Det finns dock många sätt att fånga en pirat och oftast görs det genom list istället för råstyrka.

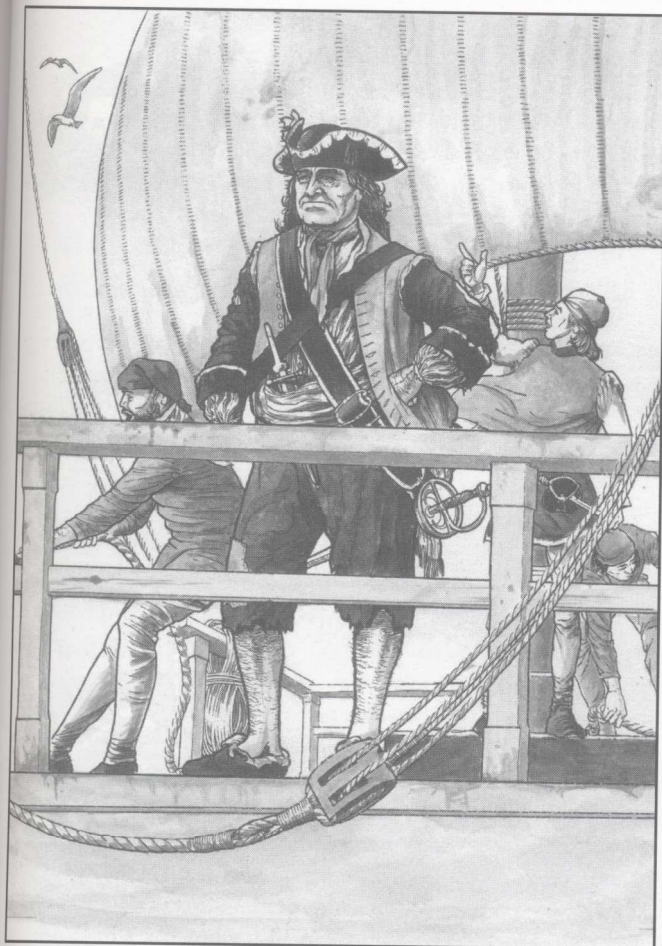
Det bästa är om man kan få in en spion bland piraterna. Eller köpa sig information från en pirat som inte är så nogräknad. Då kan man få reda på var huvudbasen är belägen samt var piraterna brukar hålla till i väntan på byten att anfalla. Pirater är dock misstänksamma mot främlingar som kommer och ställer frågor eller vill ansluta sig till dem. Mer än en spion har blivit påkommen och avrättad. Sedan kan man heller inte skicka in en spion bland piraterna om man inte vet vilka piraterna är eller var de håller till. Ingen annan kan heller förstå en pirat lika väl som en annan pirat. Det har därför hänt att före detta pirater blivit benådade i gengäld mot att de letar upp och nedgör andra pirater. Dessa piratjägare ses som den värsta sortens avskum bland andra pirater.

En annan metod som visat sig fungera ett flertal gånger är att lasta ett långsamt handelsfartyg fullt med soldater och segla det genom kända piratvatten. När piraterna närmar sig hissar fartyget vit flagg och låter sig bli bordare. Därefter strömmar soldaterna upp ur lastutrymmet och lyckas förhoppningsvis nedgöra piraterna.

Fartyg för piratbekämpning

När man sänder ut skepp i direkt strid mot piraterna så måste dessa vara snabba. Det är meningslöst med stora relativt långsamma örlogsskepp eftersom piraterna med lätthet seglar ifrån dem när de närmar sig.

Sabrierna har lyckats bäst med sin piratbekämpning. Mestadels beroende på deras stora flotta. Deras drakskepp tros dessutom vara en viktig del till deras framgång. Drakryttarna kan spana över stora avstånd och upptäcka skepp och hemliga pirathamnar och föra med sig informationen tillbaka till flottan. Denna metod har också visat sig effektiv mot fientliga kapare.



Piratskepp

Hos pirater är det viktigaste att skeppet är snabbt så att det kan hinna ikapp sitt byte. Det måste dessutom vara manövrerbart och kunna hålla både last och män. En annan egenskap som många pirater värderar är grundgående, så att piratskeppet kan fly från förföljande örlogsskepp och de flesta piratjägare genom att segla över grunda områden där förföljaren inte vågar följa efter.

Några av piraternas skeppsfavoriter är jakten och vågridaren. Ibland används andra fartyg såsom slupar och sabrier. Bland tiraker är kagan vanlig. Vilken typ som väljs beror i huvudsak på hur stor piratbesättningen är och vilka vatten man vill operera i (i lugna vatten är kraven på sjövärdighet inte lika stora).

Byten

Om spelledaren vill bedriva en piratkampanj eller att rollpersonerna tillfälligt iklätt sig sjörövaryrket, kan spelledaren med fördel använda sig av tabell SP-12 på sidan 14 för att skapa ett potentiellt byte. Spelledaren kan vidare använda tabell SP-39 på sidan 66 för att ta fram vilka handelsvaror som lastats.

Antal slag varierar beroende på var man befinner sig. Rekommenderat är ett slag varannan dag ute till havs, ett slag per dag i kustområden samt Ob1T6 slag per dag i högratifierade områden som till exempel Tibanbukten. Fartygets destination bestäms av spelledaren. Tabellerna täcker endast de 'centrala' delarna av Mundana men en spelledare som vill förlägga sin kampanj till andra hav kan säkerligen anpassa tabellen efter dessa med stöd av Eons områdesböcker.

Nytt yrke: Pirat

Pirater livnär sig på att kapa handelsfartyg och plundra dåligt försvarade bosättningar. Det finns pirater i princip alla vatten som trafikeras av fartyg – speciellt på ställen där många handelsskepp passerar och man lätt kan komma undan. Pirater brukar ofta använda brutala metoder för att kapa fartyg. Det finns huvudsakligen två typer av pirater: dels de helt kriminella sjörövarna och dels de sanktionerade kaparna som har lov och tillstånd att kapa främmande skepp för att på så sätt störa konkurrerande länders handel.

Framgångsslag: STY, TÅL, PSY.

Yrkeshärdigheter: (60|80|100) enheter: Fiske, Geografi, Klättra, Kulturkännedom, Navigation, Simma, Sjömannaskap, Skumraskaffärer, Slagsmål, Speja, <Språk>, Supa, Väderkännedom, <Vapenhärdighet>.

Specialhärdigheter: (1T6+1) enheter för att höja Stridsvana.

Valfria härdigheter: (40|60|80) enheter.

Startkapital: (5|10|50) × Ob3T6 silvermynt.

Startutrustning: (1|2|3) st A-val, (1|2|3) st B-val, (1|2|3) st C-val, (2|3|4) st X-val.

Övrigt: Om alla tre framgångsslagen lyckas så har rollpersonen blivit en kapten på ett fartyg. Detta innebär dock inte nödvändigtvis att rollpersonen själv äger fartyget eller skeppet. Hur det ligger till bestäms av spelledaren. Om man misslyckas med alla framgångsslag så avbryts rollpersonens piratkarriär innan den började av en misslyckad kapning. Rollpersonen fick ett karaktäristiskt fysiskt men efter den våldsamma händelsen. Slå 1T6 eller välj. 1–2: Saknar öga, 3–4: Saknar hand, 5–6 saknar ben. Rollpersonen får från början en ögonlapp, krok eller ett träben för sitt handikapp. Om spelaren känner att detta förstör rollpersonen så bör spelledaren låta spelaren slippa resultatet (eller välja ett annat som kanske passar bättre).

Piratband

Runt om Mundana finns det ett flertal band med pirater som sätter skräck i dem som reser över haven samt de som lever nära stränderna. I hamnstäderna sprids rykten om piraterna och deras gärningar mellan sjömännen. Vissa piratband får en nästan mytisk stämpling som att de kan kontrollera väder och vind samt att de är omöjliga att fånga.

Exakt vilka fartyg som piratbanden använder varierar. De har en tendens att ibland byta fartyg då de lyckats erövra något fartygs som lämpar sig för sjöröveri. Dessutom används olika fartygstyper för olika typer av verksamhet.

På nästa sida finns en beskrivningarna över att antal piratband. Inte nödvändigtvis de mäktigaste och skickligaste utan snarare de mest beryktade. I samband med beskrivningen finns också piratbandets sjörövarflagga.

Kända piratband

Eldens näve: En fruktad fiende för alla handelsmän är piratbandet 'Eldens näve' som seglar främst på Igonhavet. Kapten Mazoum har som närmaste man en mycket skicklig magiker specialiserad på pyro- och fototropi. När offren är nära bränner magikern sönder deras segel och bstryker däck med eld för att slå sönder deras moral. Piraterna brukar dessutom använda eldpilar mot sitt mål för ytterligare effekt. Det har tyvärr hänt att fiendens skepp blivit övertända och lasten varit omöjlig att rädda. Oftast brukar dock handelsfartygens kapten ge sig om 'Eldens näve' kommer för nära och överlämna lasten. Piraterna behandlar alltid de som ger sig mycket väl och låter dem behålla nog med proviant ombord så att de skall klara sig till en hamn. De som tar till strid förgås allt som oftast i eld.



Ulvorna: Med Takalorr som huvudbas ger sig 'Ulvorna' ut på jakt över Mundanas hav. De har färdats så långt som söderhavet men håller vanligtvis till vid Igonhavet, Takalorr-sundet och Stormarnas hav. Alla medlemmar av besättningen är Bazirktiraker. Deras taktik är att anfall blixtnabbt och nattetid. Huvudskeppet är en umbura som ramar offret samtidigt som deras mindre skepp omringar det. Ofta hinner inte de ombort på skeppet förstå vad som hänt innan det plötsligt strömmar upp massvis med pirater på däck. Bazirktirakerna slår ned alla de som sätter upp motstånd och alla de som ger sig. De skonar inga förutom då det handlar om att ta fångar som kan säljas som slavar. Om de har chansen så lägger de beslag på fiendens skepp och säljer det, vanligtvis i Tiban. Det har även hänt att Ulvorna har plundrat skepp som ännu inte löpt ut från hamnen. Nattetid har de tagit sig in i hamnar och plundrat skepp som just lastats för att sedan blixtnabbt försvinna igen. Ulvarnas ledare är Thaar, en våldsam thruk som kämpar med ett specialmitt tvåhandssvärd. Vid sin sida har han alltid två svartpälade ulvar som efter striderna får kalasa på motståndarnas kroppar.



Asharinas kämpar: Ett band med laglösa stal ett skepp i Chadarians hopp och började plundra vattnen runt asharinahalvön. Efter tid blev de mer och mer organiserade och begav sig ut på längre plundringsstråk och kom att skaffa sig ett rykte som de mest svårfångade piraterna någonsin. Deras kapten, den karismatiska pyaralven Elederian, tycks kunna lukta till sig fällor och bakhåll och tycks klara sig ur de mest omöjliga situationer. Även fast 'Asharinas kämpar' är skickliga krigare så ser de helst att fienderna ger upp självmant. De behandlar alltid fångar väl och förgriper sig inte på kvinnor. Elederian har kallats för gentlemannapiraten och det finns flera berättelser om hans hjältemodiga sätt och goda hjärta. Asharinas kämpar är dock pirater och pirater kapar fartyg. Om deras motståndare inte ger sig så satsar kämparna på kraftig beskjutning. Fartyget är har specialbyggda utkiksposter (en i var mast) som kan rymma två båg- eller armborstskyttar vardera. Resten av besättningen är alla beväpnade med avståndsvapen och särskilt Elederian är känd för att kunna nedgöra man efter man med sin alvbåge.



Cawilas klor: Ett piratband från västerländerna. Alla medlemmar är kvinnor och kommer främst från Momolan. Kaptenen är känd som 'Cawila slukerskan av män'. De härjar främst i Igonhavet men söker sig även till Söderhavet, Blå havet och Övärlden. De är noga med att se ut sina offer och väljer nästan endast sådana som är rikt lastade. Detta får de reda på genom sina kontakter i undre världen. Ofta försöker de sätta några av sina besättningsmän som passagerare på skeppet för att kunna sabotera innan anfallet. Cawilas klor tar alltid besättningsmännen som slavar. Om någon är för gammal eller för sjuk så lämnar de dem ombord. Slavarna säljer de sedan för att öka sin vinst. Attraktiva slavar kan dock behållas för att stilla nöjen och lustar. Det talas om att Cawilas klor har en undangömd bas på en ö vid västerländerna. Där sägs de förvara de mesta av sina skatter samt ha ett litet samhälle där de kan leva som drottningar upppassade av slavar under tiden som de inte är ute på sjön.



Korsyxorna: I Stormarnas hav med Katharsis som huvudbas håller korsyxorna till. De är ett band av fruktade pirater som ryktas ha samröre med både hertig Basur av Katharsis samt hertig Amirro av Jhalamo Tamatz. De kapar skepp i Stormarnas hav men har ibland begivit sig ända till Ebhron i jakten på byte. De har många gånger varit nära att bli fångade men alltid lyckats slå sig lös med ren råstyrka. Det finns en rivalitet mellan Korsyxorna och piratbandet Asharinas kämpar. De har drabbat samman vid några tillfällen och båda lidit svåra förluster. När korsyxorna skall borda ett skepp är de ackompanjerade av slavar som står på däck och spelar krigsmelodier på trummor och stora blåsinstrument. De intar även droger inför bordningarna som gör dem aggressiva och nästintill okänsliga för smärta. Korsyxorna tar aldrig fångar. Deras ledare har blivit utbytt ett flertal gånger men nu är det Kalim den fruktade från Thalamur som styr över piratbandet.



Okurena: Med Mirron som huvudbas sprider de fanatiska Okurena skräck i de som är otrogna (samt många av de trogna). Med otrogna avses de som inte dyrkar Daak. De anfaller endast de som är hedningar och lämnar de Daaktroende ifred. Okurena säger sig lyda under aboraten i Tibara, vilket dock är helt befängt. Okurenas ledare, en damarier vid namn Urath Begal, gör allt för att få sina män att känna sig utvalda av Daak – han leder sina män efter 'visioner' som skänks honom från aboraten, Daak själv eller hans tjänare. Religionen är viktig men den största tiden ägnar man dock åt att anfälla 'otrogna' cirefaliska och tirakiska skepp. Under kaptenen finns skeppsprästen som är den som har näst högst makt. Det är han som beslutar vilka som skall bli antagna till Okurena samt vilka posteringar de skall få. Rekryter skaffar de från Mirrons laglösa och utstötta som i utbyte mot beskydd och 'frälsning' deltar i kampen mot de 'otrogna'. Okurena plundrar i Igonhavet och anfaller främst cirefaliska fartyg eller sådana från västerländerna. Okurenas flotta räknar in ett tiotal skepp och uppåt en 500 aktiva pirater.



PIRATVATTEN

ETT ANTAL VATTEN är mer pirathärjade än andra. Ofta rör det sig om kustområden eller vatten där många handelsleder möts eller korsas – med andra ord: där det finns gott om byte. Risken finns förstås att man träffar på piratskepp även långt ute på havet, men då rör det sig förmodligen om ett specialjobb där piratkaptenen fått reda på bytet och dess last.

Tibanbukten: Den mycket grunda Tibanbukten skyddas av de höga omgivande bergskedjorna, vilka utgör ett gott stormskydd. Om man räknar bort de mindre bazirkbosättningarna finns här endast två riktiga hamnar: Tiban och Hakkus hamn. De olika Bazirkstammarna i Tibanbukten har utsett bukten till ett område fredat från sjöröveri varför den har ett rykte om sig att vara ett piratfritt område. I själva verket finns det få områden som är så piratrika som Tibanbukten, men normalt brukar Bazirk låta bli att härja här. Normalt sett finns det gott om byte i Tibanbukten, dock sällan av det intressantare slaget. Oftast rör det sig om skeppningar av virke eller glas men då och då passerar även brännvinsbåtar och vapenkonvojer vilka förstås utgör högintressanta byten för en pirat. Många bazirkpirater använder sig dock av små, väl dolda, vikar i Tibanbukten som baser för sina plundringståg som ofta sker i Stormarnas hav och Takalorrsundet. Baserna vaktas ständigt av lojala bazirkkrigare och vissa av dem har växt sig till mindre samhällen med varvsbyggnader och tavernor.

Takalorrsundet: Sjöfarare som färdas genom Takalorrsundet måste alltid vara på sin vakt gentemot pirater. Den smala vattenleden gör sundet till en mycket farlig plats där det är svårt att undkomma fientliga fartyg. Bazirktiraker från Tibanbukten härjar ofta här samt piratskepp från Katharsis. En stor piratliga kallad 'Havsvråkarna' har sin bas på en undangömd plats i sundet. De har en handfull fartyg till sitt förfogande och det händer till och med att de anfaller byar vid Västmarks och Soldarns kuster. Trots piraterna som härjar väljer de flesta att segla igenom sundet. För att undvika det måste man segla runt hela Takalorr och på dess södra sida finns det ett antal väldigt farliga rev som fått många skepp att förlisa. Dessutom är inte Sydsjön (som området heter) en säker plats. Särskilt vid sjöormens ränna har det hänt att pirater har hållit till och väntat på att handelsskepp skall passera. Cirefaliska och soldiska örlogsskepp gör sitt bästa för att skydda handelsskeppen i Takalorrsundet och många handelsskepp reser i mindre konvojer.

Blå havet: I det nordliga blå havet är pirataktiviteten inte särskilt stor. Det är främst handelslederna mellan Gordrion, Ziu och Jargien som då och då blir angripna. Vissa piratattacker sker även mot de skepp som färdas till och från Taupernas länder i norr. Handelsleden som leder runt den västra kontinenten där Eumo, Momolan och Forion ligger har lite mer problem. Pirater från Dhuk och Dhurkoor plundrar om de får chansen dessa skepp. Det är dock inte särskilt vanligt med dessa piratanfall eftersom piraterna hellre söker sig till söderhavet och mot kryddöarna där lasten vanligtvis är betydligt mer värdefull.

Igonhavet: Igonhavet är Mundanas mest trafikerade hav. Handelsskepp färdas mellan västerländerna, övärlden, Melorion, Takalorr och det Jargiska kejsardömet. Skepp från Asharina-halvön, Consaber, Ebhron, och Caserion färdas också över Igonhavet. Detta gör det till en guldgruva för pirater. En stor del av handelsfartygen har dock en eskort av örlogsskepp som eskort-

erar dem. Dessutom har cirefalierna avsatt delar av sin flotta i jakt på pirater som hotar dem. Därför har piraterna haft det svårt att etablera sig i Igonhavet. Runt omkring Melorion finns det så vitt man vet inga tillhåll för pirater. I de södra delarna nära Tarkas och Mûhad har dock ett flertal pirater sina baser. Tjuvstaden Gnar-Mur är också ett tillhåll för allehanda avskum. Skepp som färdas på sjöleden till den Mûhadinska staden Jen är särskilt eftertraktad att kapa eftersom bytet nästan alltid är väldigt värdefullt. Sydost om Melorion finns ett flertal pirattillhåll i Bazirks storsjö och vid Kalarr. Dessa ställer till mycket förtret för det Cirefaliska samväldet och i synnerhet handeln med övärlden. I Mirrion håller sjörövarbandet Okurena till.

Övärlden: Den stora arkipelagen exporterar sina varor till hela Mundana. Främst det Cirefaliska samväldet och Sabrierna som har kolonier på de nordliga öarna. Men även handelshus i resterande Mundana sänder dit sina skepp för att byta till sig de exotiska varorna. Piraterna som finns i övärlden domineras av två större band. Det största är bazirktirakerna som lever på ön Sinadera. I själva övärlden finns det en grupp pirater som ses som hjältar av urbefolkningen. Dessa är kända för sin kunskap om alla olika rev och grund som finns i arkipelagen. De plundrar nästan uteslutande Cirefaliska och Sabriskas skepp. Deras bas sägs finnas någonstans på ön Moran.

Rhungsjön: För sin storlek är Rhungsjön livligt trafikerad. En ständig handel sker mellan Caserion, Asharien, Soldarn och Thalamur. Dessutom kommer många skepp från fjärran länder. En gång var Rhungsjön rikligt besökt av pirater men efter Korinterkriget då Soldarn och Asharien gemensamt bekämpade dem så lyckades de driva iväg och tillintetgöra många pirater. Även om det kom till ett högt pris. Kriget är dock inte slut ännu. Rikedomarna som fraktas över Rhungsjön är allt för eftertraktade för att piraterna skall dra sig undan. Ett flertal mindre sjöslag står årligen mellan pirater och deras motståndare. Även om det numer är relativt säkert att resa över Rhungsjön så förses ofta fartyg med dyrbar last med en beväpnad eskort.

Stormarnas hav: Ett antal handelsleder löper över stormarnas hav. Bland annat mellan Ebhron, Consaber, och Övärlden. Antalet pirater är dock inte särskilt stort i området. Detta beror dels på att det finns andra områden som ger rikligare byten samt att sabrierna sänder ut drakskepp efter pirater om de blir allt för stora problem. Om Consabers flotta skulle vara mindre skulle säkerligen piratnärvaron i stormarnas hav vara större.

Söderhavet: I söderhavet löper handelsleder till kryddöarna samt norrut upp mot Gordrion och taupernas land. Leden seglas vanligen av folket från Forion samt cirefalierna. Då lasten ofta är mycket värdefull är handelsskeppen ständigt i fara från piratattacker. Cirefalierna har nästan ständigt ett eller två skepp som fungerar som piratjägare i området. Det sägs dock att dessa skepp överfaller andra nationers handelsskepp och plundrar dessa om de får tillfälle.

PIRATHAMNAR

RUNT OM I MUNDANA finns det många pirathamnar som fungerar som bas för piratband. De flesta är små, några är större. De största finns dock i de städer som tillåter att pirater opererar från deras hamnar. Det finns i princip två sätt att försvara en pirathamn. Det ena sättet går helt enkelt ut på att hålla platsen hemlig för eventuella piratjägare och örlogsflottor. Det andra sättet innebär att man bygger försvarsverk eller utnyttjar naturliga sådana. Här nedan beskrivs några kända pirathamnar som ligger runt om Mundana:

Piratöarna: Strax söder om den Damariska floden Krylons mynning ligger Piratöarna. Öarna erövrades av cirefalierna under 'vansinnets krig' mot Damarien (år 2596 e.D.) och kom snart att bli en viktig handelsstation. Genom årens lopp har handelsstationen förfallit och öarna befolkas numer av pirater och laglösa, vilka nyttjar området som bas. Förutom cirefalierna och en och annan damarisk kapare finns det även gott om tiraker på öarna. På senaste tid har dock cirefalierna gått till hårdare angrepp gentemot piraterna runt öarna och lyckats slå ut ett flertal skepp.

Khatarsis: När vinden blåser från land kan man lukta sig till Khatarsis redan innan staden blivit synlig. Vart och vartannat hus i Khatarsis är en krog eller en bordell. Staden är även full av smuggelgoods och rövade byten. Många värdshuskällare utgör tjuvgömmor, likaså Bonardmunkarnas kloster och förstås Hertigens borg. Vart och vartannat stall gömmer stulna vintunnor och illegala vapenlaster. Även byarna runt staden används i stor utsträckning av sjörövarna och dess hylare. Hamnkrogar som Gyllne ringen och Sjökatan är populära 'anställningskontor' för såväl pirater som 'hederliga' sjömän. Cirka 130 av stadens 1.000 invånare är tiraker.

Mirron: Utmed den damariska västkusten ligger den ökända hamnstaden Mirron. Staden har en stor hamn som skyddas av en stenmur samt ett omfattande pålverk. Inloppet till hamnen är dessutom utformat likt en labyrint för att försvåra för eventuella fiendeskepp. I hamnkvarten finns otaliga tillhåll för sjömän, smugglare, pirater och andra kriminella element. Dessutom kan man här finna Damariens främsta skeppsbyggare och en stor blandning av andra individer som har sjöfart som inkomstkälla, allt från segelmakare till skeppspräster.

Rham Zukkug: Någonstans på ön Kalarr, strax öster om Takalorr, ligger den legendomspunna pirathamnen Rham Zukkug. Hammens läge har, sedan den grundades för snart 300 år sedan, hållits hemligt för utomstående. En smal öppning i den djungelbevuxna bergssidan synliggörs endast under ebb och låter piratslupar passera in och ut endast vid lågvatten. Klippskrevan leder in till en vacker insjö vilken utgör hamn åt de fruktade Zukkugerna – de mest beryktade piraterna av Bazirks släkte. Zukkugerna är ca 300 till antalet och lever på en kulturell nivå jämförbar med de barbariska Frakk. Zukkugernas samhälle är rätt men rättvist (man skulle kunna kalla det en 'ortodox Mahktahkult'). Zukkugerna lever enbart på plundring och bedriver ingen som helst handel. Högvinster bland inbringade byten är således vapen, mat och dryck. Mynt och ädelstenar eller rena lyxvaror har man ingen som helst användning av. Zukkugerna härjar främst i vattnen kring södra Melorion.

Dhurkoo: Dhurkoo är en pirathamn på den västra kusten av den Södra kontinenten. De plundrar trafiken på Söderhavet.

Tiban: Takalorrs huvudstad Tiban är ett tillhåll för alla möjliga avskum. Pirater kan mer eller mindre lägga till fritt i hamnen för att sälja sina kapade varor. De måste ändå vara vaksamma eftersom det ofta finns gott om cirefaliska och sabriska skepp som har ärende i staden. Dessa skaffar sig gärna en riklig belöning genom att fånga in tiraker som plundrat deras farleder eller endast för att ge igen.

Zamm Mian: Den meloriska pirathamnen Zamm Mian var ursprungligen en liten by med ett fyrtorn, men växte sedermera under historiens lopp till en stad med ca 4.000 invånare. Staden är delvis byggd i de höga klipporna som finns vid den här norra delen av Vambolien, vilket gör att många hus intill klippkanten har djupa källare och trappor, samt lager ned till hamnen vid klippornas fot. Norrsundet, vilket leder ut ur hamnen, är svårnavigerat på grund av sina förrådiska rev. En stor del av stadens invånare är tiraker som tycks hysa en förkärlek för pirataktivitet.

Dhuk: I den otillgängliga djungelstaden Dhuk håller några mindra band pirater till. De plundrar de handelsfartyg som reser till och från Dhuk. Främst försöker de komma åt de välbevakade guldtransporterna. Så fort ett av piratbanden blir infångat och avrättat så blommar det upp ett nytt som tar dess plats. De styrande över Dhuk har inte nog med makt att göra sig fria piraterna.

Gnar-Muur: Mundanas allra kändaste tillhåll för slödder och brottslingar är utan tvekan tjuvstaden Gnar-Muur som ligger sydväst om Jargien. Många pirater som härjar i Igonhavet har staden som sin bas. Banditerna som styr staden har delat upp den i flera sektioner som var och en styrs med järnhand av banditband. Hamnområdet tillhör praktiskttaget olika piratband och pirathus. Nästan alla varor som säljs i staden är antingen olagliga eller stulna. Andelen slavar i staden är mycket hög och stora slavaktioner anordnas var månad för olika typer av köpare. Den enda riktigt lagliga handel som pågår i Gnar-Muur är slavtransporterna till västerländerna där de törstar efter vackra, välbyggda och ljushyade slavar.

Sinadera: Bazirkirakerna ömsom plundrar och ömsom handlar till sig förnödenheter och värdesaker. Strandhugg är inte ovanliga och urbefolkningen i den stora arkipelagen fruktar dem.

Therne: En annan ansamling pirater sägs finnas på ön Therne som ligger söder om Rhung-Alari, med lätt åtkomst till många handelsleder. År 2943 e.D. letade en sabrisk flotta upp piraternas bas och tillintetgjorde den. Nu sägs den dock vara återupprädd på en annan del av ön.

Norra Ebhron: Ett piratfäste sägs finnas i norra Ebhron. Från en väl undangömd hamn ger sig piraterna ut och kapar fartyg som färdas till eller från Consaber.

KAPITEL NIO

SMUGGLARE



GHEGAKK TITTADE UT över viken från sitt gömställe uppe på klippan. Dimman som rullade in från havet lyste trolskt i månens sken och försvårade sikten. Denna natt var som perfekt för skumraskaffärer. Mycket riktigt kom snart ett fartyget glidande in i viken. Det enda som man kunde se var masterna som segellösa stack upp ur dimman.

Från strandkanten nedanför Ghegakk signalerade någon med en lykta och fick svar från fartyget. Båtar drogs ut från skogsbrynet av svartklädda män som sedan rodde ut i viken.

Efter ett tag återvände båtarna fullastade till stranden där de lossades av kvicka händer. När de var tömda återvände de till fartyget för mer varor. Detta upprepades ett par gånger.

Ghegakk gav tyst order till sina män att förbereda sig för anfall. Gårderna klev upp på ulvarna och drog sina svärd, trukherna grymtade gillande och gjorde sig redo att storma ned för slänten. Själv tog han och sina närmaste män fram bågarna för att överösa smugglarna med ett dödligt pilregn.

Ända sedan han fått reda på smuggelviken hade han väntat och på information om vikiga laster som skulle komma in. Om allt nu gick väl så skulle han och hans män ha sitt på det torra i år framöver.

Han lyfte stridshornet till sina läppar och blåste till anfall.

SMUGGLING

DET FINNS EN stor lönsamhet i att smuggla varor mellan länder och städer utan att betala tullavgifter. Likaså är det många som eftertraktar varor som är förbjudna eller är mycket svåröverkomliga. Här kommer smugglaren in. Hans uppgift är att frakta varorna till kunden och kringgår lagens långa arm.

Skatter och tullar

Nästan alla handelsvaror är belagda med tull. Det finns flera olika skäl att belägga en vara med tull. Den mest ursprungliga var att man skulle underhålla marknadsplatsen ifråga. Det är också denna form av tull som man hittar i till exempel Asharien – de tullar som tas in i de olika stadsstaterna är avsedda för att underhålla städerna. De förekommer också i olika feodala länder som till exempel Consaber och Soldarn, där städer med stadsprivilegier ofta försörjs så gott som helt av stadstullarna.

Ett annat skäl för att förtulla varor är att tullarna ska fungera som handelshinder i syfte att skydda den egna inhemska marknaden. Cifefaliska samväldet och Consaber har båda höga skyddstullar av detta skäl.

En tredje möjlig anledning är att man vill minska konsumtionen av varor som slösar ut landets resurser.

Naturligtvis är skatter och tullar, oavsett skäl, fördyrande effekter och något som minskar en varas köpkraft. Därför finns det också ett behov av att smita undan dessa. Utöver det så finns det också förbjudna varor som kan inbringa höga priser till den som finner rätt köpare. Förbjudna varor är dock betydligt riskablare att smuggla eftersom straffet om man blir gripen med dessa ofta är mycket hårt.

Smuggling

Två huvudformer av operationer kan skönjas. I det ena fallet för man med sig en vara som man vet att det finns avkastning för. Vanligtvis väljer man att gömma och kamouflera varan i dolda utrymmen eller liknande. Detta är huvudsakligen en enmansoperation och varorna är små men dyrbara och med garanterad avkastning. Alternativt flyttar man själv in varor som man själv har nytta av men som inte går att få tag på i hemlandet. Typiska sådana varor är kryddor, smycken, juveler, droger, religiösa föremål och i Jargiska kejsardömet fall även magiska föremål och kongelat.

I det andra fallet försöker man föra in en vara som man har en köpare för, alternativt för varan över gränsen åt en betalande klient. Ofta är varan skrymmande men ganska dyrbar. Arrack och andra spritsorter, socker, dyrbara tyger, oljor, salt, böcker och vapen är typiska exempel på sådana varor. Det här är ingen enmansoperation, utan den koordineras från båda sidor om gränsen av två separata grupper som utväxlar varor i hemlighet. Själva överflyttningen sker ofta fartyg, gärna nattetid. Många smugglarleder går dock över berg, genom träsk och genom öknar och det finns ett flertal små och otillgängliga vikar och bukter som är uppkallade efter ökända smugglare, eller till och med kallas för 'Smugglarviken' eller något i den stilen. Vissa skepp kan ha dolda utrymmen under däck där olagliga varor kan gömmas. Detta gör att skeppen kan segla i hamn med en reguljär last och sedan nattetid lossa den illegala lasten och tjäna en stor extrasumma.

Blockadbrytare

Alla smugglare är inte laglösa individer. Det finns de som får stöd från länder och mäktiga handelshus för att frakta varor, vanligtvis vapen eller proviant, till och från områden som är avstängda. Dessa smugglare kallas ofta blockadbrytare och blommar endast upp under tider av krig och konflikt. Deras uppgift är att ta sig igenom fiendens försvar utföra leveransen och fort ta sig därifrån innan de blir upptäckta.

Smugglarens resurser

Det finns tre saker som man måste ha som smugglare: god kunskap om lagar och förordningar, god kunskap om geografien och en stor uppsättning kontakter.

Till att börja med så måste man veta vad som är förbjudet eller begränsat, hur aktivt myndigheterna letar efter förbrytare samt hur hård påföljden blir. Guldsmugglare i Consaber ligger till exempel illa till, eftersom guldsmuggling är ett brott som man aktivt motverkar med mycket nit och energi och straffet för guldsmuggling är att guldet smälts ner och hålls ner i strupen på förövaren. Deras öde är ändå bättre än att smuggla magiska artefakter, laboratorieutrustning, magiska böcker eller kongelat till Jargien, där man blir brännmärkt som kättare, torterad och slutligen bränd levande på bål om man blir påkommen. Båda är exempel på smugglingsoperationer som bara de dummaste, modigaste, skickligaste eller mest överbetalda vågar sig på.

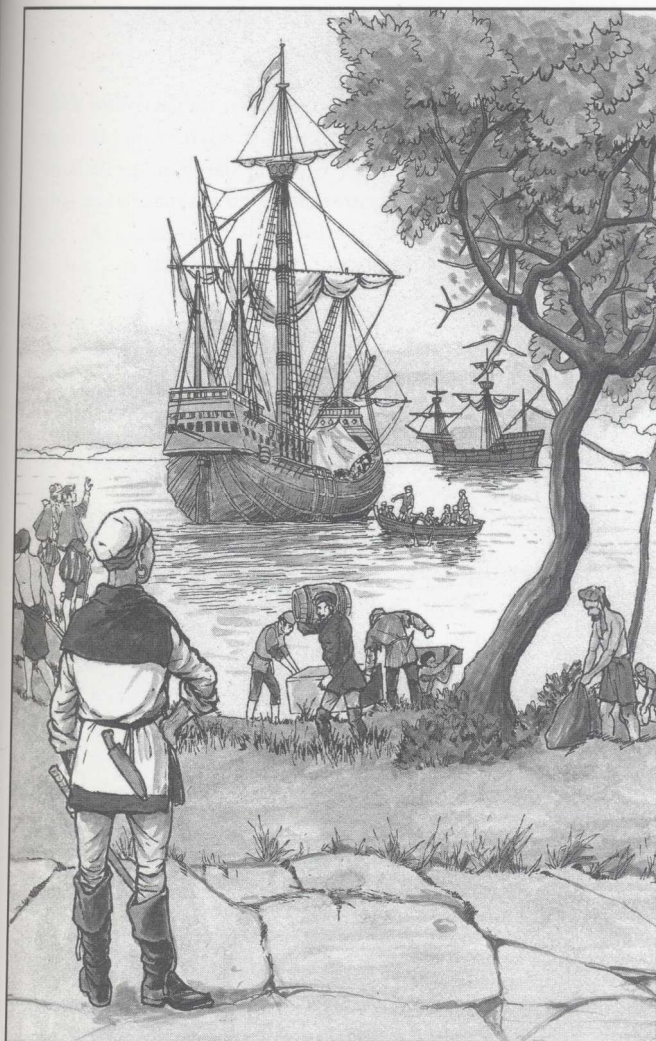
Man måste också känna till geografien vid gränsen där man ska ta sig över. Ofta är denna kunskap så livsviktig att en smugglare specialiserar sig på ett specifikt gränssnitt eller en specifik stad och har sina egna knep för att ta sig över just den gränsen obemärkt. Det här är också en av orsaken till alla 'smugglar-grottor' eller 'smugglarvikar' som uppstått här och var. Information om dessa smuggelleder är mycket värdefull och vaktas därför noga av alla parter.

Slutligen måste smugglaren ha ett gott kontaktnät på båda sidorna om gränsen. Detta kontaktnät är livsviktigt för smugglaren. Utan det kan han inte få tag på smuggelgodset, och utan kontaktnätet på andra sidan gränsen kan han inte få avkastning för godset.

Att leja ut smuggling

Det bästa sättet att smuggla är att låta någon annan göra det. Det finns flera fördelar med detta, men den viktigaste är att man slipper ta risken själv. Ibland är det här omöjligt – vill man smuggla in ytterst värdefulla varor som inte tar allt för stor plats bör man göra det själv – men så fort man har en skrymmande last som ska smugglas in bör man leta upp ett proffs.

'Proffsen' bland smugglarna hittar man oftast i frihamnar runt om i världen, i synnerhet frihamnar i närheten av länder som



inte har frihandel. En frihamn är en hamn som inte har några tullar, varför handel kan idkas helt obehindrat. Mer än hälften av de stora smugglarligorna har sin bas i sådana hamnar. Kan man inte själv hitta en smugglarlaga får man förlita sig på den lokala intresseföreningen för skumraskaffärer (det vill säga den undre världen), som mot en smärre avgift säkert hjälper till för att få tag i önskade smugglare.

Även om smugglare är brottslingar per definition så har de ofta en hederskodex, inte helt olik den klassiska pirathedern, som förbjuder dem att stjäla kundens last så länge som kunden är ärlig om innehållet. Skulle det visa sig att kunden ljugar om innehållet eller 'glömmar bort' att betala så är det stor risk att lasten försvinner, men så länge som kunden är ärlig kommer troligtvis smugglaren hålla sitt löfte.

Svårigheten att få tag på smugglare varierar med var man är. Är man i strikt kontrollerade länder som Cifaliska Samväldet eller Jargien så kan svårigheten vara Svår till Mycket Svår. I frihamnar som Tiban så kan svårigheten dock sjunka till Lätt eller till och med Mycket Lätt. Naturligtvis är det färdigheten Skumraskaffärer som används för att få tag på en smugglare.

Att övertala smugglaren att åta sig ett uppdrag är en helt annan femma. Detta kräver ofta en visuell inspektion av godset följt av en rejäl förhandling. Dock ska man alltid komma ihåg att smuggling är en aktivitet som kräver hjärna. Utan intelligens så kommer man ofelbart att misslyckas med smuggländet, så alla framgångsrika smugglare har en hel del bakom pannan. Därför

är det svårt att lura smugglare eller få dem att gå med på rena självmordsuppdrag. Det ska därför mycket till för att övertyga en smugglare att föra in guld i Consaber eller kongelat i Jargiska kejsardömet. Ibland kan smugglaren fråga om distributionen efter genomförd operation, så att han kan vara säker på att alla spår försvinner från hans organisation.

När ett avtal slutits börjar så smugglarens arbete. Han söker kontakt med sina allierade i mottagarlandet, som i sin tur söker kontakt med kundens klienter. Hela den här kontakten sker genom kod och hemliga meddelanden så att ingenting ska kunna snappas upp av lagens långa arm. Man börjar också förbereda en överflyttning av smuggelgodset med lämpligt transportmedel.

Överflyttningen sker typiskt nog under en mörk och stormig natt då ingen ser någonting. Varorna förflyttas snabbt över det känsliga området för att gömmas någonstans där ingen kan finna dem, typiskt nog i grottor eller källare. Därefter kontaktas kundens klienter som hämtar upp varorna, även detta typiskt nog under en mörk och stormig natt.

I de flesta fall så betalas avgiften för smuggländet av kundens klienter vid leverans, men så är dock inte alltid fallet. Ibland betalas allting i förskott, ibland betalas en del före och en del efter. Kunden meddelas om att varorna har nått sin destination, ofta med mottagarens sigill, signatur eller ett kodord, så att kunden kan vara säker på sin sak.

Vill man simulera smugglförfarandet på ett enkelt och snabbt sätt kan spelledaren slå ett slag för smugglarens Resurser med svårighet enligt tabell SP-44. Om slaget lyckas kommer varan fram i tid. Om slaget misslyckas kommer varan fram efter en tids försening. Om slaget fumlas kommer varan inte fram över huvud taget. Det finns dessutom en risk att smugglaren åker dit, vilket händer om smugglaren misslyckas med ett slag för Tur. Om Tur-slaget fumlas finns det allt för mycket som pekar på kunden, så att han i sin tur blir efterlyst och jagad av myndigheterna.

Ett ytterligare alternativ när det gäller smuggling är att gömma smuggelgodset i en vanlig last och skicka det via vanliga sjötransporter och hoppas att allt kommer fram som det skall. Det är dock riskfyllt eftersom lasten kan beslagas om det olagliga innehållet upptäcks. Likaså kan man få ilska på sjömännen på halsen som inte är det minsta roade av att ovetandes ha riskerat sina liv fraktandes kontraband.

Vara	Svårighet*
Småvaror (högst ett kilo)	Ob1T6
Hanterbar godsmängd (upp till 100 kilo)	Ob2T6
Stor godsmängd (upp till 1 ton)	Ob3T6
Löjlig godsmängd (upp till 10 ton)	Ob4T6
Absurd godsmängd (allt över 10 ton)	Ob5T6
Riskfylld led	+Ob1T6
Snabb transport	+Ob1T6
Godset är "hett"	+Ob1T6
Godset är ännu "hetare"	+Ob2T6
Alla jagar godset	+Ob3T6
* Alla modifieringar av svårigheten är kumulativa.	

Tabell SP-44: Chans att smugglningen lyckas (slå ett svårighetsslag mot smugglarens Resurser)

Möjliga smugglarplatser

Det finns gott om platser på Mundana där smugglarband tjänar stora pengar på att frakta illegala och obeskattade varor mellan länderna och städerna. De tre länder som är allra mest utsatta för smugglare är naturligtvis de de dominerande handelsnationerna jargiska kejsardömet, cirefaliska samväldet samt Consaber. Av dessa är det cirefalierna som har hårdast skyddstullar och därför störst problem med smuggling eftersom det är där som marknaden är störst. Ofta anställer cirefalierna olika piratband för att göra slut på smugglarband – med varierande resultat.

Det jargiska kejsardömet har också hårda handelsrestriktioner, men är på det stora hela ganska självförsörjande. Huvudsakligen är det som smugglas in lyxvaror och magiskt kontraband.

Ashariens olika stadsstater drabbas också av smuggling, huvudsakligen på grund av skyddstullarna i städerna.

Thalamur har också problem med smuggling, men det är mestadels i form av hemligheter och spionuppgifter som smugglas ut till Consaber. Den huvudsakliga ruten för thalaskiska smugglare är via fristaterna Pereine eller Colonan.

Consaber lider inte särskilt mycket av smuggling. Det enda som är en egentlig fara för Consaber är insmuggling av guld, ett led i en ekonomisk krigföring från Thalamurs sida. Konungen ser allvarligt på detta problem, eftersom gulds smugglingen leder till inflation vilket försvagar Consabers handel. Försvagad handel leder i sin tur till en försvagad krigsmakt och i det spända läget mellan Consaber och Thalamur så skulle en försvagad krigsmakt visa sig vara katastrofal.

Inte heller Takalorr har några 'problem' med smuggling, trots att Takalorr är de pirat- och smugglartätaste vattnen på Mundana. Orsaken är naturligtvis att tirakerna på Takalorr inte ser på smuggling som ett brott, utan snarare som en möjlig karriär. Tiban är den klassiska frihamnen och tillhåll för smugglare och pirater. Ett större tillhåll för drägg och skurkaktighet får man leta efter, men å andra sidan hittar man de bästa smugglarna eller deras representanter här. Från Tiban kan man få vad som helst smugglat till var som helst – om man är beredd att betala.

Smugglare som rollpersoner

Smugglare är fascinerande att använda som rollpersoner. Det finns en hel del skurkromantik kring dem och deras gömställe, inte helt olik den som man hittar kring pirater, kattjuvar och spioner. De har ofta en egen hederskodex och det finns en hel del mystik kring deras hemliga koder och gömställen (som ofta sägs vara fyllda med skatter). Den ensamme smugglaren skapas ofta av tillfället, medan smugglarbandet ofta är en ganska stor och internationell organisation. En spelgrupp kan säkerligen finna en hel del intressanta äventyr kring smuggeltemat, även om de lätt blir enformiga efter ett tag.

Ska man använda smugglare som rollpersoner så bör spelledaren skapa en evig nemeses för rollpersonerna, kanske en konkurrerande smugglare, nitisk tjänsteman eller smart pirat som upptäckt att smugglarbandet allt som oftast bär värdefulla varor. Vidare bör han väva in smuggeloperationerna i en större kampanj för att undvika enformighet. En bas bör skapas för rollpersonerna, till exempel en by med tillhörande 'smugglarvik' eller en frihamn där många andra äventyr kan utspela sig.

Nytt yrke: Smugglare

En smugglare är en person som för in illegala varor förbi tullar och andra handelsrestriktioner. Han är ofta bunden till ett specifikt geografiskt område där han specialiserar sig och han känner till gömställen och osynliga vägar som används för att lyckas med hans uppsåt. Smugglarens yrke ligger nära både spionens och hälarens, och han anlitas ofta av båda.

Framgångsslag: TÅL, PER, PSY.

Yrkesfärdigheter: (60|80|100) enheter: Smyga, Lagkunskap, Geografi, Skumraskaffärer, Speja, Söka, Väderkännedom, <Vapenfärdighet>, Gömma, Marsch. Marsch kan bytas ut mot någon av färdigheterna Rida, Köra vagn, Skidor eller Sjömannaskap.

Specialfärdigheter: (1T6-2) enheter för att höja Stridsvana. Blir resultatet noll eller lägre så får rollpersonen inga enheter.

Valfria färdigheter: (40|60|80) enheter.

Startkapital: (5|25|100) × Ob3T6 silvermynt.

Startutrustning: (1|2|3) st A-val, (1|2|3) st B-val, (0|1|2) st C-val, (0|1|2) st X-val.

Övrigt: Om alla tre framgångsslagen lyckas kan man ha kommit att bli hövding över ett smugglarband, förutsatt att platsen är ledig.

Kontaktman: Kontaktmannen är en person som arbetar som ett smugglarbands front. Hans huvudsakliga syssla är att förmedla uppdrag från kunder till det smugglarband som han arbetar för. Skumraskaffärer är hans viktigaste färdighet, Övertala och Diplomati är också viktiga färdigheter.

Kurir: Kuriren arbetar ensam. Hans uppgift är att smuggla små paket över en viss gräns, till exempel in i en stad eller mellan två länder. Kuriren anlitas huvudsakligen av spioner för att flytta information till mottagarsidan, men kan mycket väl användas av smugglarband för att skapa samband mellan de utanför landets gränser och de innanför. Viktiga färdigheter är Geografi och Gömma.

Bandmedlem: Ett smugglarband behöver många deltagare, helt enkelt för att bära lasten som ska smugglas och gömma den. Marsch är förmodligen en av de mest praktiska färdigheterna för bandmedlemmen, såvida inte smugglarligan är sjöbaserad då Sjömannaskap är minst lika viktig.

Smugglarhövding: Många smugglarband behöver faktiskt två hövdingar, en innanför gränsen och en utanför. I själva verket skulle man kunna säga att ett smugglarband i själva verket är två band. Hur som helst så måste varje grupp ha en hövding eller ledare. Ledarskap är den viktigaste färdigheten för en smugglarhövding. Man måste lyckas med alla tre framgångsslagen för att kunna bli smugglarhövding.

KAPITEL TIO

SJÖSTRID



VATTNET VAR FÄRGAT rött av blod och dussintals kroppar höjdes och sänktes likt drivved i dyningarna. Larmet av strid över-
röstade vågornas brus. På skeppen kämpade kapten Rödskägg
piratbesättning för livet gentemot en stor grupp ädla marinkårister.

Marinkåristernas ledare Denelian Halvmåne banade med sin dödliga klinga sig en väg fram genom piraterna. De föll som furor en efter en av hans blixtrande hugg. Med den vildsinthet och precision som han hade i striden tycktes det som att han ensam skulle kunna besegra dem alla.

Den grymme kapten Rödskägg banade sin väg genom sina män och mötte Denelian öga mot öga. Deras klingor dansade mot varandra och striderna på resten av skeppet mattades av, för att slutligen avstanna. Båda sidor betraktade nu sina ledares våldsamma envig.

Rödskägg svingade sina två huggare med stor skicklighet men inte snabbt nog för att kunna nedgöra Denelian som gång på gång tillfogade den ökände piratkaptenen svidande sår.

Efter ett våldsamt hugg i buken föll piratkaptenen ned på knä och Denelian meddelade honom att han nu var hans fånge och skulle föras till Talon och dömas av kungens själv för sina illdåd.

De övriga piraterna kastade sig på knä och bad för sina liv men Denelian lyssnade icke till deras böner ty han kände deras karaktär och visste att de skulle vända sig mot kungen och kronan då de fick friheten tillbaka.

Denelian gav sina män order om att driva dem ned i havet så att den plats de hemsökt också skulle släcka deras usla liv.

STRID TILL SJÖSS

DE FLESTA SJÖSTRIDER sker nära land, då oftast vid hamnar och flodmynningar. Detta eftersom det där finns något att försvara respektive anfälla. Strid på öppet hav är mycket ovanligt. Vid det tillfällen då det sker beror det ofta på att ett jagande fartyg har kommit ikapp ett annat eller att man känner till fiendens rutt genom underrättelser.

Principerna

Principerna för strid till sjöss är till stor del de samma som strid till land. Faktum är att likheterna är större än skillnaderna. Sjöstriden tenderade dock att bli mer avgörande eftersom det är svårare för den förlorade sidan att undkomma. Taktiskt är det egentligen mycket enkelt – de två flottorna närmar sig varandra, utbyter projektiler av olika slag och brakar sedan samman i en våldsam bordningsstrid, då man försöker äntra motståndarens skepp, döda så många som möjligt, ta fångar och plundra.

Förföljelse och manövrering

Det första man måste göra i sjöstrid är att närma sig eller fly undan sin motståndare. Olika fartyg har olika seglingsegenskaper beroende på vindriktningen. Skickliga befälhavare vet hur de skall manövrera sitt fartyg på bästa sätt samtidigt som de ställer till det för motståndarens fartyg (se seglingsregler på sidan 6). Man bör tänka på att när man väl kommit i strid med motståndarens fartyg bör man koncentrera sig på så enkla manövrer som möjligt. Besättningen måste kanske delta i striden och då finns det inte lika många som kan sköta riggen. Så få segel som möjligt brukar föras under själva striden. Komplicerade manövrer riskerar annars att misslyckas.

Avståndsstrid

När man närmar sig motståndarens skepp är det brukligt att decimera varandras antal med avståndsvapen. Vissa fartyg har även kastmaskiner av olika slag. Observera att dessa används till att förstöra riggen och slå ut motståndarnas roddare. En välriktad projektil kan slå ut en del av roddbänkarna vilket gör motståndarnas fartyg svårmanövrerat. Att sänka motståndarnas fartyg med hjälp av dessa avståndsattacker är nästintill en omöjlighet. Eldpilar och liknande är också ett populärt alternativ särskilt för att slå ut motståndarnas segel och liknande. Det finns dock en risk att motståndarnas skepp övertänds och brinner upp och sjunker.

Ramma

När man kommer nära motståndaren kan man välja att ramma denne. För att ramma måste fartyget vara helst vara utrustat med en speciell ramm. Det går att ramma utan ram, men då riskerar båda fartygen att skadas vid kollisionen. När man väl har rammat ett fartyg är det lämpligt att borda det så snabbt som möjligt.

Bordning

När man är nära ett annat fartyg, vanligtvis bredsida mot bredsida kan man försöka att borda det. Besättningen kastar då över änterhakar och drar samman fartygen. Vissa av dessa kan

skjutas ut med kastmaskiner och andra har kedjor istället för rep så att de förhindras från att bli avhuggna. Ramper fälls sedan ut och besättningarna rusar på varandra. Det går även att ta sig över på motståndarens skepp genom att svinga sig över till deras däck via rep från råna.

Striden övergår till en vanlig strid man mot man. Det finns dock vissa skillnader mellan strid skepp och på land. För det första är utrymmet begränsat och det är svårt att hålla taktiska formationer i allt kaos. Sedan är det i princip omöjligt att fly på annat sätt än att kasta sig i vattnet. Trots faran av att falla i havet och drunkna bär soldaterna vanligen rustning i form av ringbrynja eller liknande. De flesta av dem kan ändå inte simma.

Antalet män man har på sin sida och deras stridsduglighet är avgörande fartyg som inte tar vanlig last kan dock inkvartera en stor del soldater under däck. Som exempel kan nämnas 'Hans Majestäts Turin' – en fyrmastad karack under byggnation på Calnias örlogsvarv – som skall ha plats för över 700 soldater under däck. Om detta fartyg kommer bli färdigbyggt är osäkert eftersom kostnaderna håller på att skena iväg.

Tvångsmönstring av handelsfartyg

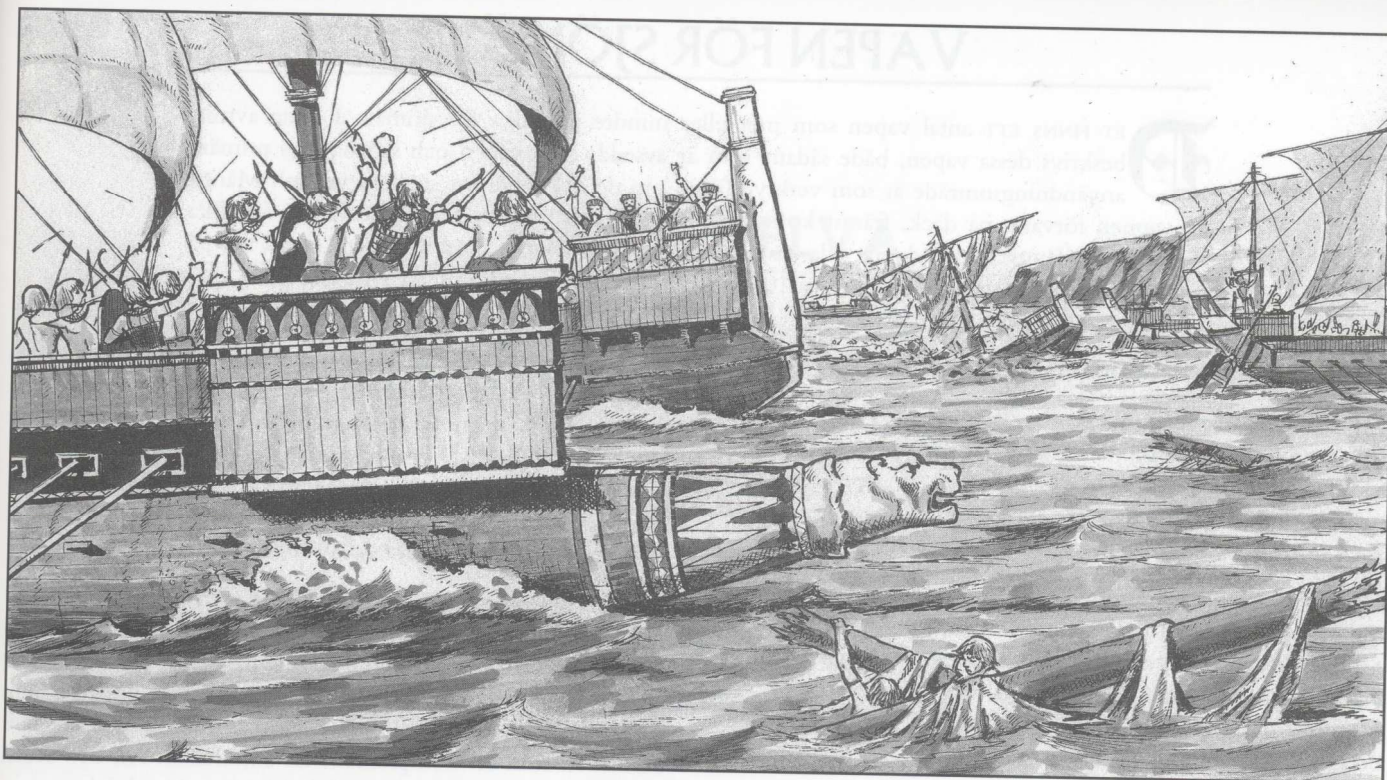
Vid tider av krig och konflikter har härskaren för respektive land makt att tvångsmönstra de fartyg som är flaggade hos hans land (eller hos städer i landet). Han beslagtar då skeppen och besättningen men är tvungen att betala ut en mindre summa till skeppets ägare som kompensation. Besättningen får dessutom vanliga soldatlöner. Då kriget är över återbördas fartyget.

Många fartygsägare fruktar detta då risken är stor att fartyget kommer att skadas eller förstöras. Sedan har det hänt ett upprepat antal gånger att betalningen har uteblivit då landets kassa varit alltför försvagad på grund av kriget eller att härskaren helt enkelt beslutat att behålla pengarna. Förlorar härskaren striden så kan man sällan räkna med någon ersättning (segraren kanske till och med vill straffa den som upplåtit sitt fartyg till fienden).

Skepp som tillhör handelshus har lättare att klara sig undan denna tvångsrekrytering då handelshuset ofta är mäktigt nog att sätta press på landet och dess härskare. Dessutom kan de flagga om fartygen relativt snabbt.

Det mycket lätt att modifiera ett handelsskepp till ett krigsskepp. Förutom att överdäcket utrustas med skyddande plank, så utrustas det även med vimplar och heraldiska sköldar så att man skall se dess tillhörighet. Det händer även att fartyget utrustas med kastmaskiner.

Om handelsskepp inte görs om till krigsskepp kan de ändå användas för att transportera trupper och proviant.



SJÖSLAG OCH BORDNING

EN DIREKT BORDNINGSATTACK mot motståndarens fartyg har sina fördelar såväl som nackdelar. Fördelarna består i att en bordning oftast leder till ett snabbt avgörande åt det ena eller andra hållet. Nackdelarna är att många marinsoldater kan gå till spillo, speciellt om det är ett fientligt örlogsfartyg.

Större sjöslag

För mindre strider till sjöss kan man använda de vanliga stridsreglerna. Men om bordningsstriden involverar många sjömän eller soldater så blir det snabbt ohanterligt att använda de vanliga reglerna. Den bästa lösningen är då att använda fältslagsreglerna som finns i modulen 'Fältherren'. För att till fullo spela ett större sjöslag behöver du denna bok.

Order vid sjöstrid

Ordergivning under en bordning fungerar nästan på samma sätt som under ett fältslag. Skillnaden är att angriparen och försvararen har varsin separat lista på order som kan utfärdas (se tabell SP-45). Principiellt fungerar dessa order som de som finns i 'Fältherren' – det mest namnet som skiljer sig.

Den absolut vanligaste kombinationen av ordergivning är att den ena sidan (bordaren) gett order om att Borda <fartyg> medan försvararna Försvarar fartyg.

Försvararens order	Angriparens order
Försvara fartyg	Borda fartyg
Skjut mot <enhet>	Skjut mot <enhet>
Skjut mot fartyg	Skjut mot fartyg
Släck brand	Reträtt
Kapitulera	

Tabell SP-45: Order som kan användas under sjöslag.

Kastmaskiner och eldhärjning

Kastmaskiner kan användas till att beskjuta fartyg. Det är riktarens färdighetschans i Kastmaskiner som används för att se hur bra man lyckats träffa. Skadan som orsakas (enligt reglerna i 'Krigsherren') kan appliceras direkt på den del som träffas, det vill säga i skrovsektionen eller riggsektionen.

Alla fartyg har en antändningssvårighet (se 'Krigsherren' för detaljerade regler). Denna svårighet används för att se om fartyget börjar brinna. Varje runda som det brinner erhåller fartyget ett kryss i den sektion som används för det brinnande området (skrov eller rigg).

Galärer och segelfartyg som örlogsfartyg

När det gäller galärer och segelfartyg har de olika fördelar och nackdelar i sjöstrid. Galärer har med sitt stora antal roddare en stor taktisk fördel i 'närlagd' mellan fartyg. De är mycket manövrerbara och behöver inte bry sig om vindriktningar. Galärer måste färdas nära land där de kan fylla på sina vattenförråd till roddarna.

Segelfartyg kan dock agera långt ifrån sin hemmabas och ta långa resor över öppet hav då de kan ha en mindre besättning och kan frakta med sig mer proviant och vatten. Med rätt typ av vindar kan även segelfartygen färdas snabbare än någon galär.

VAPEN FÖR SJÖMÄN

DET FINNS ETT antal vapen som mer eller mindre är unika för sjömän. I detta avsnitt beskrivs dessa vapen, både sådana som är avsedda som vapen och sådana vars primära användningsområde är som verktyg (även om de också lämpar sig som vapen). Många av vapnen förvaras på däck, främst koffernageln och båtshaken. Bilder och data för de olika vapnen finns längst ner på denna sida (se tabell SP-46 och SP-47). Illustrationerna längst ner på sidan är i skala 1:10, vilket innebär att 10 cm på bilden motsvarar en meter i verkligheten.

Beskrivning av vapnen

Märbspik: Märbspiken är egentligen ett verktyg som används för att splits och lagar rep och trossar. Det går också att använda för att laga segel och gör hål. Som vapen fungerar det nästan som en dolk. Den går utmärkt att sticka med och gör fina hål även i den mest envetna motståndare.

Huggare: Huggaren är en kort sabel som lämpar sig utmärkt för strid på däck och i trånga utrymmen. Den har en utmärkt förmåga att hugga igenom linor och trossar. Huggaren är ett favoritvapen för många pirater, kanske beror detta på dess primitiva utstrålning, kanske på dess robusta konstruktion och rykte att nästan aldrig gå sönder.

Värja: Värjan är ett hugg- och stickvapen som används av en del marinsoldater och många befäl på örlogsfartyg. Det är ett relativt nytt vapen och dess användning har inte hunnit sprida sig till alla delar av Mundana. Värjan är normalt mycket vasst, men inte lika robust som huggaren. Dessa egenskapen har gjort den speciellt uppskattat inom den jargiska och soldiska örlogsflottorna.

Koffernagel: Koffernagel är en kort träkäpp med hantag som används för att göra fast linor (exempelvis skot, brassar och dylikt). Som vapen fungerar den som en lätthanterlig kort klubba. Koffernaglar finns tillgängligt på många ställen på fartygets däck. Normalt sitter de nedstuckna i en så kallad nagelbänk. Det är just deras lättillgänglighet som gör koffernagel till ett favorittillhygge för nästa alla sömän.

Båtshake: Båtshaken är en längre käpp som är försedd med en spets frammåt och en åt sidan. Den används för att fanga in linor och andra föremål som man inte når. Som vapen fungerar den hyfsat. Den stora fördelen är att båtshaken normalt finns nära tillgänglig på fartyget däck. Vid bordningsstrid används båtshaken som ett komplement till änterhakar. Att den sedan går att använda som vapen är definitivt ingen nackdel.

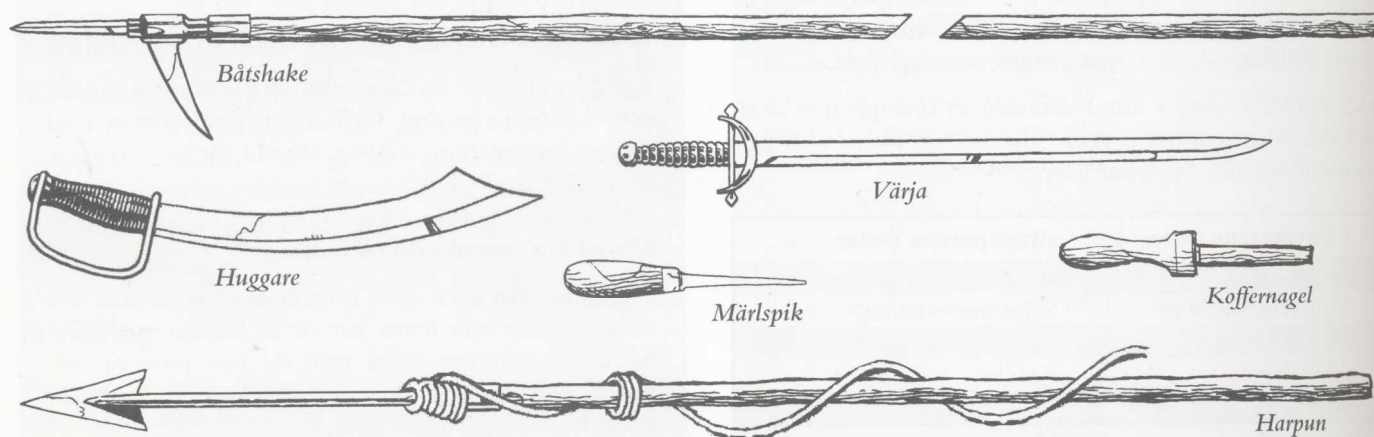
Harpun: Används främst på fångstfartyg för att fanga diverse havslevande djur, främst val, vaross och säl. Spetsen är försedd med hullingar så att bytet inte lossar. På skaftet finns dessutom en lång fångstlina. Som kastvapen fungerar harpunen i princip som en tungt kastspjut.

Vapen	Huggskada	Krosskada	Stickskada	STYK	Fattn	BRYT	SI	Längd	Vikt	Pris
Märbspik	–	–	S+2	3	1H	7	1/2	30cm	0,5 kg	15 silver
Huggare:	H+Ob2T6	K+1	S+1	9	1H	15	2/2	65cm	1,2 kg	800 silver
Värja	H+Ob1T6+1	K+1	S+Ob2T6+2	8	1H	10	3/3	90cm	1,1 kg	1100 silver
Koffernagel	–	K+2	–	4	1H	9	1/2	35cm	0,2 kg	5 silver
Båtshake	H+1	K+2	S+Ob1T6+2	7	2H	8	4/2	210cm	3,0 kg	50 silver

Tabell SP-46: Nya närstridsvapen till sjöss. Observera att olika vapentyper blandas i tabellen.

Vapen	Räckvidd	Kort	Normalt	Långt	Mkt långt	STYK	Fattn	BRYT	Längd	Vikt	Pris
Harpun	2-8-15-30	H+Ob3T6	H+Ob2T6+1	H+Ob1T6+2	H+Ob1T6+1	12	1H	11	180cm	1,2 kg	125 silver

Tabell SP-47: Nya kastvapen som används till sjöss (främst på fångstfartyg).



KAPITEL ELVA

KAMPANJ



DET VAR EN gruffig stämning på svarta handens värdshus. Ett flertal slagsmål hade redan brutit ut under kvällen och tiden av lugn som nu rådde kändes endast som en andhämningspaus i väntan på nästa konfrontation.

Den smale och harmynte värdshusvärden Otard suckade och skakade på sitt huvud.

”Det är typiskt, en sabrisk och en cirefalisk besättning under mitt tak, kan de bli värre.” Han riktade meningen till Dengal, den som vanligt överberusade stamgästen. Dengal försökte fokusera blicken på honom och men misslyckades. Han lyckades dock med klumpiga fingrar lägga upp några koppar på disken och sludrade fram ordet: ”Öhhl.”

Otard suckade och ställde ett stopp framför honom. ”Jag vet hur sådana här kvällar slutar Dengal. Cirefalierna blir sönderslagna, sabrierna blir sönderslagna, möblerna blir sönderslagna, ja till och med mina prostituerade blir sönderslagna.” Han sneglade mot Dengal men han var nu helt upptagen med att sörpla sin öl.

Dörren till värdshuset öppnades och en ny grupp anlände. Det var blandad skara som leddes av en storgubben man med flätat skägg där varje fläta var uppbunden med en röd rosett. Otard kände hur hans ben skakade, detta var utan tvivel kapten Rödskegg, den fruktade piraten. Både de cirefaliska och sabrisk besättningsmedlemmarna tystnade och tittade upp.

”Jag letar efter de uslingar som stal min last,” brummade rödskegg och blängde på värdshusets gäster. ”Dessa skall få äran att besöka slavmarknaden... som varor”.

”Åhnej,” kved Otard. ”Inte nu igen”.

INTRESSANTA PERSONER

DET FINNS EN hel del intressanta personer som reser över Mundanas hav. Alltifrån skickliga kaptener till handelsmän, mytomaner, smugglare och pirater. Det är omöjligt att beskriva dem alla men här nedan följer ett litet urval på personer som man kan träffa på sina sjöresor eller äventyr i hamnstäderna. Vissa av personerna är kända eller ökända på haven medan andra är nästintill okända.

Amiral greve Morollan Elisari av Ramesney: Pyaralven Morollan är en mycket skicklig och erfaren sjöman. Få personer känner vattnen utanför Consabers kust så bra som han. Han tillbringar lika mycket tid på sitt flaggskepp, Sjöhäxan, som han delar med ämbetet i huvudstaden och förläningen Ramesney. Han ser inte ut att vara mer än 30 år och är känd för att vara en riktig kvinnokarl med ett trettiotal oäkta barn på sitt samvete. Han tar dock hand om barnen och ser till att de blir försörjda. Det finns mycket som talar för att när storamiral Ludich Targaton avgår så kommer greve Morollan ta över ämbetet som förste sjöherre. [Rykte 25]

Damiliel Lundax: En liten, smal och skabbig man med glesa tänder och plirande ögon. Damiliel är svår att ta på allvar med sitt ynkliga utseende då han vistas bland de råbarkade sjömännen. Han är en jargisk handelsman som försöker slå sig fram i branschen men hitintills utan större framgång. Damiliel är mycket nervös över hur hans varor hanteras och är alltid med vid på och avlastning där han nervöst tjuvpratande försöker styra stuvorna till att vara försiktiga och att bära hans varor på rätt sätt. Sedan insisterar han följa med på själva resen fastän han avskyr allt vad hav heter. En stor del av tiden tillbringar han i sin hytt där han kräks i en hink. Ibland händer det dock att han föredrar att kräkas över relingen istället. [Rykte 9]

Denelian Halvmåne: Från det feodala riket Soldarn kommer piraternas skräck: pyaralven Denelian Halvmåne. Han är kapten för en mindre flotta med krigsskepp som har till uppgift att eskortera handelskepp samt jaga pirater. Denelian är dessutom en dyrkare utav svärdets gud Martari och sägs vara en mycket skicklig kämpe som aldrig tackar nej till en utmaning. Han är mest känd för att ha infångat Kapten Rödskägg och fört honom till kungen i Talon. Vissa jämför honom med hjälteriddare Ivian. Denelian är dock känd för sin grymhet mot de laglösa och tar aldrig fångar bland pirater om han inte fått uttryckliga order om det eller se en möjlighet att tjäna en större summa pengar. I strid brukar han finna stort nöje i att lemlästa och förnedra sina offer men han använder sig alltid av rent spel. [Rykte 19]

Draken från Intouk: En pirat från staden Intouk i Tokon. Han fick sitt namn eftersom hans fartyg känns igen på den stora röda drake som pryder dess segel och flaggor. Egentligen heter han Lanfair. Oavsett väderlek – tropisk hetta eller sträng vinterkyla – går han alltid klädd i en enkel tunika och en rejäl pläd med sin klans väv. Lanfair har goda kontakter med hertig Basur. Två larsar i Khatarsis – en högt uppsatt person som mer eller mindre officiellt tar hjälp av pirater för att dryga ut sin kassa och befästa sin maktposition. Lanfair har rykte om sig att vara human och att alltid uppföra sig på ett moraliskt sätt. Han har aldrig rånat fattiga, torterat fiender eller ofredat kvinnor. Hans mål är att kunna köpa ett större landområde i sitt hemland Tokon och dra sig tillbaka på sin ålders höst. I sitt hemland är han uppskattad eftersom han gett stora summor till de fattiga klanmedlemmarna. [Rykte 16]

Faramar Efradur: Faramar är en handelsman som ursprungligen kommer från Colonan och nu skeppar varor tvärs över Mundana och tillbaka igen. Han är stor och tjock och mycket högljudd. Med sig har han alltid ett följe skökor samt sin favoritbard Tirbal vilka underhåller honom bäst de kan. Faramar handlar mest med tyger men tar sig an det mesta som kan inbringa honom pengar. Han undviker dock att handla med olagliga varor eftersom detta tidigare i hans liv försatt honom i trubbel. Faramar kräver alltid att följa med det skepp som fraktar hans varor för att se så att allt går rätt till. När han väl är på skeppet så ser han det som sitt eget och drar sig inte för att ge kaptenen order. Dessa order kan vara av de mest befängda slaget som att kaptenen skall se till att båten gungar mindre så att Faramar skall sova. Om det inte vore för att Faramar är väldigt frikostig med sina pengar skulle få kaptener ta med honom ombord. [Rykte 15]

Grokk Härjaren: En av de mest fruktade tirakiska piraterna i Mundana är Grokk Härjaren – en kortvuxen tirak av Bzirks ätt. Hans fartyg är en kagan vid namn 'Urukan' – litet men mycket snabbt och kan segla ikapp det lättaste handelskepp. Han har blivit förvisad från Takalorr – han och hans besättning seglar nu runt i Igonhavet där de gör snabba strandhugg, plundrar byar och våldför sig på lokalbefolkningen. [Rykte 20]

Husfurst Tenziir Enöga: Denne cirefaliske pirat är även känd som Kapten Purpur eftersom han har en förkärlek för purpurfärgade rockar och byxor. Omkring 2958 e.D. deltog Tenziir, tillsammans med ett antal andra cirefaliska pirater, i ett överraskningsanfall mot den jargiska hamnstaden Karpal. Tenziir blev känd för att på eget bevåg bortfört Karpals guvenör och tillika primod. Tenziir heta temperament gjort att det skar sig med de andra piratkaptenerna. Han lyckades i alla fall utverka en stor lösensumma för Karpals guvenör. Fyra år senare anföll Tenziir den jargiska kolonin Lopnor med fem fartyg. Staden plundrade grundligt. Tenziir blev året efter kallad till Ciremelo och kastades i fängelse. Ärkefurst Tzar Balozin fick dock höra om Tenziirs bedrifter och frigav honom och gav honom titeln Husfurst. I samband kaparbrev gentemot sabriska och jargiska fartyg. Tenziir seglar numera mest i farvatten från Igonhavet till Takalorrsundet. Ibland ses han dock så långt bort som Rameziar Krack på ön Colm. [Rykte 19]

Imbal Tarmaro: Utsågs till guvenör av Karpal efter att Tenziir Enöga rövat bort den tidigare guvenören. Han fick i uppdrag av byråkraterna i provinshuvudstaden Lagath att fått stopp på piraternas framfart i de östra delarna av Igonhavet. Genom en kombination av en hård jakt på piratskepp och en allmän amnesti för pirater i området lyckades han få hundratal pirater att acceptera amnestin. De flesta sysslar nu med pärlfiske eller illegala aktiviteter som inte är lika iögonfallande som piratverksamhet. Resultatet är att östra Igonhavet inte är lika hårt utsatt för pirater. Imbal fick dessutom stort inflytande hos

de kejserliga amiralerna som nu kan utnyttja sin flotta till mer 'meningsfulla' aktiviteter än att jaga pirater. [Rykte 16]

Kapten Rödskägg: Rödskägg är kanske den mest fruktade piraten på Mundanas hav. Hans namn kommer från det kraftiga skägg som har bär. Skägget är flätat och varje fläta är uppbunden med en röd rosett. Rödskägg är av ashariskt ursprung och han gjorde under många år Rhungsjön osäker. Han tillfångatogs av Soldiska örlogsskepp efter att ha blivit sårad fem gånger. Trots sina skador lyckades han rymma ur häktet i Talon. Numera seglar han längs Momolans och Forions kuster. Det ryktas att hans nya bas är piratstaden Dhuk. Troligen är han ute efter de rika cirefaliska skepp som seglar till Gordrion. [Rykte 28]

Kapten Warga Zarndotter: Tiraken Warga Zarndotter var redan som liten intresserad av sjöfart och upptäcktsfärder. Hon bodde i sin ungdom hos sin far som var en skeppsbyggare i Daan Hammal men som tolvåring rymde hon hemifrån med ett tirakiskt handelsfartyg. Hon började att arbeta som kokerska men arbetade sig sakta uppåt. Den gamla kaptenen blev fascinerad av henne och tog henne som sin älskarinna, men han avled dock under deras första kärleksakt. Fartyget gick enligt ett nyskrivet testamente till Warga. De besättningsmän som protesterade mot detta slängdes överbord av kaptenen och Wargas vänner. Warga är nu 20 år och titulerar sig som upptäcktsresande även om hennes huvudnäring är handel. Warga tar varje chans att segla nya sträckor, även om avkastningen inte är den högsta. [Rykte 14]

Lafanyn: En forskare från Stora arkipelagen som reser som passagerare på olika skepp och utför diverse optiska experiment som tros ha med navigation att göra. Han för även en krypterad dagbok som han vaktar mycket noga. Lafanyn tycks ha en förmåga att förutse stormar och oväder och brukar varna fartygets kapten för dessa. [Rykte 12]

Lansal Spelman: Lansal Spelman, även kallad 'havsbarden' är ett välkommet ansikte för de flesta kaptenen. Lansal erbjuder sina tjänster som bard och sagoberättare i utbyte med att han får följa med på skeppet och ta med sig en kista med varor att sälja när skeppet kommer i hamn. Ingen kan underhålla en besättning med sjömän som Lansal. Han kan alla sånger om havet och hundratals skepparhistorer, den ena galnare än den andra. Kaptenen har insett Lansals värde då det gäller att hålla besättningen nöjd och moralen uppe och det händer till och med att han får betalt för att följa med på sjöresor. [Rykte 18]

Makha Storkäft: Runt Piratöarna håller den fruktade kvinnliga tirakpiraten Makha Storkäft till. Hon är känd för sin list och djärvhet och har flera gånger lyckats undkomma de fällor som satts ut för henne. Tidigare höll hon till i närheten av Gnar-Muur men sedan rivalen Umak Långkäft fått allt mer makt staden har hon varit tvungen att hålla sig därifrån. Makha brukar då och då hyra ut sig till cirefalierna då de behöver legosoldater på sin sida i diverse sjökonflikter. [Rykte 17]

Sabil Ben Sorath: Handelsmannen Sabils skepp 'Den svarta solen' är fyllt av dolda lönnutrymmen där han fraktar diverse olagliga föremål. Han är något av en smugglarkung som kan föra saker förbi tullar och genom blockader till sina köpare. Sabil är känd för sin kvicka tunga och har talat sig förbi mången tulltjänsteman. Dessutom kan han muta sig förbi de

flesta som vägrar att låta sig bli övertalade på normal väg. Sabil själv är en ständigt leende svarthyad man från västerländerna. Det sägs att han föddes som slav men lyckades köpa sig fri när han nått vuxen ålder. Han är alltid iklädd de senaste modet och överöst med guld och dyrbara smycken. [Rykte 15]

Sarrius Slavhandlare: Denne jargiske man äger ett flertal mindre gladiatorarenor och har ett eget handelshus. Han är specialiserad på handel med slavar, exotiska djur och monster. Hans slavskepp reser mellan Jargien, Melorion och Västerlanden. Det är inte ovanligt att slavskeppens kaptenen väljer att kidnappa oförsiktiga landkrabbor för att göra en extra vinst. Sarrius åker ibland med på slavskeppen för att se så att det går rätt till. Det ryktas att han smugglar in droger i kejsardömet som sedan säljs i undre världen där han har många kontakter. [Rykte 16]

Storamiral greve Ludich Targaton av Calina: Med nästan ett halvt sekels erfarenheter av havet är den sextioårige storadmiralen en av Consabers skickligaste sjömän. Han är mycket väderbiten med grått hår och ett stort grått helskägg. Han är aktiv piprökare och bolmar gärna på så ofta han kan. Han kallar alla som är yngre än honom 'unge man' – även Consabers konung. Åldern har dock börjat ta ut sin rätt och det ryktas att han skall avsäga sig sitt ämbete då hans hälsa hindrar honom allt för mycket i sina uppgifter. [Rykte 21]

Torden den händige: En man i medelåldern med klara ögon som ofta söker anställning på fartyg. Han utger sig för att vara en timmerman, lots, harpunerare eller vilket yrke som helst. Även om han inte är en tafflig sjöman så är han långtifrån allt det han utger sig för att vara. Torden är nämligen en mytoman och hittar på den ena otroliga historien efter den andra. Om sig själv och sina upplevelser i synnerhet. När något går fel, och det gör det, så är han snabb på att skylla på andra. Även om Torden inte är en elak person – han förstår själv inte att han gör något fel, så blir stämningen på fartyget inte den bästa när allt går fel. Det finns till och med en cirefalisk handelsman som utsatt en belöning för den som för Torden till honom. Torden lyckades nämligen lotsa handelsmannens skepp rakt på ett grund, skeppet sprängde läck och dränkte alla de dyrbara tygerna med saltvatten. [Rykte 14]

Vyrfer Vador: Consabers främste skeppsbyggare är den bitske och mycket gamle greve Vador. Han kräver yttersta disciplin hos de som arbetar under honom och avskedar folk för petisser. Likaså är han mycket svår att ha att göra med även för dem som beställer skepp ifrån honom. Han låter allt ta sin tid och bryr sig inte det minsta om tidsplaner som löper ut. Han ser sitt skeppsbyggande som en konstform och konst måste ta sin tid. Vyrfer gör alltid noggranna ritningar och förberedelser innan bygget börjar och bara förarbetet kan ta flera månader. Folk vill i allmänhet slippa att ha med honom att göra men samtidigt är hans skepp Mundanas mest eftertraktade. Den enda som han lyssnar på är hans fru Nelna. De flesta har insett att om man vill driva på Vyrfer att slutföra sitt arbete så skall man prata med henne och ge henne en mutor i form av dyrbara smycken och konstverk. Vyrfer har dessutom kontakter högt upp i kungamakten eftersom hans bror är Mirien Vador, Consabers härold. Det händer att Vyrfer tar sig an att bygga skepp till individer och handelshus utanför Consaber, dock aldrig åt Thalamur eller det cirefaliska samväldet eller några intressen kopplade till dessa. [Rykte 19]

ÄVENTYRSUPPSLAG

NEDAN FÖLJER EN samling äventyrsförslag som spelledaren kan utveckla till spännande äventyr och kampanjer. Havet är en plats som lockar till äventyrande men självklart kan händelserna förläggas till hamnstäder, mystiska öar och pirattillhåll. Ett fartyg kan i sig fungera som en äventyrsplats men har då sina särskilda fördelar och nackdelar.

Västerländsk vrede

Rollpersonerna reser med ett skepp över Igonhavet. Ett flertal passagerare befinner sig på skeppet, bland annat två kvinnor från Momolan. Dessa är medlemmar av piratbandet Cawilas klor – utsända för att sabotera resan så att piraterna skall kunna anfälla skeppet då det är som mest sårbart. Kvinnorna visar sig var väldigt intresserade av båtens försvar samt besättningens rutiner. De charmar kaptenen och någon av dem delar eventuellt hans bädd för att komma honom inpå livet. När tiden för anfallat börjar närma sig smyger de ned ett långsamtverkande gift i maten som gör alla på båten kraftigt magsjuka. Natten innan anfallat så signalerar de från däck med en lykta över det mörka havet och meddelar att kusten är klar. På morgonen attackerar ett fullbemannat piratskepp. Detta sker om inte rollpersonerna gör något, men misstänksamma rollpersoner undrar säkert vad kvinnorna sysslar med och kommer kanske på vad de är ute efter innan det är för sent. Äventyret bör innehålla mycket rollspelade där rollpersonerna umgås med de andra passagerarna ombord. Om någon av rollpersonerna faller för en av de vackra kvinnorna är det desto bättre. Finner hon honom intressant så planerar hon kanske att ta honom till sin personliga kärleksslav.

Vid havets rand

Rollpersonerna har under en resa över land slagit läger inte långt ifrån en havsvik för att där spendera natten. Vid midnatt vaknar de av röster i avståndet. Om de undersöker ser de en båt ro in i viken. En man signalerar med en lanterna i fören och någonstans i skogsbrynet inte långt ifrån rollpersonerna signalerar någon tillbaka. Det visar sig att rollpersonerna har slagit sitt läger invid en smugglarvik och bevitnar hur olagliga varor smugglas in i landet. Smugglarna är ytterst måna om att hålla sin verksamhet hemlig och om de inser att de inte är ensamma (som att en av rollpersonernas hästar gnäggjar till eller någon trampar på en kvist) beslutar de att undanröja alla vittnen. Rollpersonerna kan dock om de är försiktiga förfölja smugglarna och se hur de lämnar varorna i tillfälligt förvar i en väl dold grotta. Hur rollpersonerna sedan vill utnyttja situationen är upp till dem.

Under ytan

Ett skepp som seglar genom stora arkipelagen ser på avstånd en bisarr offerceremoni ta plats då de en natt ligger för ankar inte långt ifrån en ö. Människor och guld offras av urinvånare till silvriga, ihopkrupna varelser som vandrar upp ur havet. De har fjällig hud och kommunicerar på ett gällt språk. Kaptenen (om det inte är en av rollpersonerna) ger order om att skeppet skall ros undan från det bisarra spektaklet. Plötsligt ropar en av besättningsmännen att han såg något som rörde sig vid fören. Alla är på helspänn men inget mer händer under natten. Nästa dag när skeppet seglar fram mojar plötsligt vinden. Allt blir

onaturligt tyst och stilla. Ur havet klättrar Coomaror upp efter skrovet och upp på däck. De anfaller ursinnigt och i vattnet nedanför simmar halkyoner och äter de som faller över däck. Om båten är tillräckligt liten kastar de sig även upp på däck och ringlar sig fram mot besättningsmännen. Det blir en strid på liv och död mot havets favoriter.

Nattskeppet

Under en mörk och stormig natt stöter fartyget som rollpersonerna befinner sig på ett skepp som med trasiga segel driver fram över havet. När det bordas finner man att alla i besättningen är döda och ligger uppsvållda i det vattenfyllda lastrummet. Lasten består av järmtackor och är säkerligen värd en hel del. Om en av rollpersonerna inte för befälet så beslutar kaptenen att bärga fartyget. I kaptenshytten på det övergivna skeppet hittas en loggbok där det står allmänna noteringar om väder och vind – men det står också om ett underligt skepp som under flera dagars tid tycks följa efter fartyget. Konstiga saker börjar hända. Först dunkande ljud från det vattenfyllda lastrummet där liken ligger. Kaptenen beordrar först männen att slänga kropparna i havet men männen vågar inte röra vid dem då de tror att de är pestsmittade. Luckan till lastrummet spikas då igen men ljuden fortsätter. Därefter siktar ett underligt skepp vid horisonten som tycks följa efter fartyget. Stämningen är spänd och besättningen nervös. De viskar berättelser om de dödas skepp som seglar över världens hav och fångar in oförsiktiga sjömän och tar deras själar till skärselden. Är verkligen allt dött på skeppet som bärgas, är besättningens viskningar om de vandrande döda blott sagor eller finns det någon sanning bakom det hela? Vad är det för ett underligt fartyg som förföljer rollpersonernas skepp och i vilket syfte?

Valet

Rollpersonerna har tagit ombord en kvinnlig passagerare på sitt skepp som håller sig för sig själv mesta delen av tiden. Passageraren har presenterat sig som Elevaria och verkar uppenbarligen vara av adligt blod om man studerar hennes klädsel och sätt. Under resan närmar sig ett stort rundskepp från jargiska kejsardömet och anropar rollpersonernas skepp. En inkvisitor och hans män som är med på skeppet letar efter en kvinna som kallar sig Elevaria. Kvinnan är dömd för häxeri och ett flertal mord – hon flydde från sin avrättning och sågs gå ombord på rollpersonernas skepp. Om rollpersonerna lämnar över kvinnan som skriker och gråter att hon är oskyldig så får de en ringa belöning som tack. Om de vägrar hotar jargierna att använda våld. Ifall rollpersonernas skepp är betydligt mäktigare än det jargiska skeppet väljer de istället att följa efter rollpersonerna tills de löper in i hamn för att där få tag på kvinnan. Frågan är sedan om kvinnan är skyldig och om det är vettigt att sätta sig i fiendskap med den jargiska inkvisitionen.

KAPITEL TOLV

ORDLISTA



SKEPPSPOJKARNA REBEN OCH Kegin tittade upp då båtsmannen stegade fram till dem. De hade just slutat svabba däckets och satt sig ned för att vila en stund.

"Ahrr, era rackarns sneseglare, sitter ni och maskar, om väbeln får se er så kommer ni få dagg, sanna mina ord", röt långlotsen.

"Men, men vi bara..." började Reben.

"Ahrr, ni bara vaddå, passa dig pojkslyngel annars kan du lika gärna svälja ankaret. Jag vill inte se något driftande ombord. Det finns mycket för er att göra", båtsmannen synade dem.

"Har ni förtöjt styckgodset? Har ni lagat bonetterna? Har ni flänsat vintunnorna? Och inte minst har ni lagat stormlejdaren?"

Kegin bet sig i underläppen och tittade ned mot däck. Reben svalde och harklade sig. "Inte än men vi..."

"Skalka luckan, för bövelen, vad är det för landkrabbor vi fått ombord. Jag slår vad om vid minsta bris så kommer ni mata fiskarna. Snart får ni springa i rå om ni inte tar en törn. Hönstrallen ligger i gatten och behöver fixas och det NU!"

Reben och Kegin rusade med tårfyllda ögon ned mot förrådsutrymmet under däck där de desperat försökte lista ut exakt vad en hönstrall var och vad som behövde fixas på den.

Båtsmannen vände om på klacken och gick därifrån med ett brett flin på läpparna.

ORDLISTA

MED FARTYG OCH sjöfart följer en hel räckla underliga begrepp som kan verka främmande. Istället för att göra dessa begripliga genom översättningar i stil med 'vi säger vänster sida i stället för babord' uppmanas spelledaren steg för steg introducera termerna för sina spelare – kampanjen vinner på det i och med att den känns mer realistisk. Denna lista över definitioner kan med fördel användas som hjälp för spelare och spelledare – i själva äventyren samt för att kunna tillgodogöra sig informationen om de olika fartygstyperna.

Agent: 1) Skeppsmäklare, 2) Kargör.

Akter ut: Nära aktern av ett fartyg.

Akter över: I riktning mot aktern.

Akter: Den bakre delen av ett fartyg.

Akterförtöjd: Då förskeppet är förankrat eller förtöjt vid boj och aktern ligger in mot kaj.

Akterkastell: En överbyggnaden på aktern.

Akterskepp: Bakre delen av ett fartyg.

Akterspegel: Den platta delen av aktern på en plattgattat fartyg.

Akterstäv: Den bakre kanten på ett spetsgattat fartyg.

Alle man på däck!: Ett kommando som används då allt manskapet måste upp på däck, exempelvis vid storm eller drabbning.

Amiral: Högste befälhavaren för en örlogsstyrka. Består vanligen av en eller flera eskadrar.

Andre löjtnant: Andre styrman på ett örlogsfartyg.

Andre styrman: Andre styrman är förste styrmannens ställföreträdare och verkställande befäl över fartyget då förste styrman har frivakt. Andre styrmannen är befäl över babords vakt. På örlogsfartyg kallas andre styrman för 'andre löjtnant'.

Angöra land: Att söka sig in från öppna havet till en speciell plats längs en kust.

Ankare: 1) Viktigt fartygsredskap som antingen kan vara en stentygd eller ett ankare med flyt. 2) En behållare som rymmer 24 kannor (62,9 liter).

Ankarspel: Vinsch eller draganordning på backen för fällning och hvinning av ankaret.

Ankomst: Beräknad ankomsttid.

Anlöpa: Att besöka en hamn för lastning, lossning eller annat ärende.

Anropa: Se 'preja'.

Ansätta: Se 'tajta'.

Arbeta hårt: Om fartyget när det utsätts för påfrestningar genom att rulla och stampa i mycket grov sjö.

Armada: En större grupp av örlogsfartyg utrustade för invasion.

Armatut: Det cirefaliska ordet för redare.

Artemon: En äldre jargisk term för 'blinda'.

Astrolabium: Ett navigationsinstrument som används för att mäta himlakropparnas vinklar till varandra eller horisonten.

Avans: Förskott på hyran.

Avdrift: Ett fartygs förflyttning i sidoled beroende på vindar och strömmar från sidan.

Azimut: Solens vinkel från nord-sydlinjen.

Babord: Fartygets vänstra sida om man står vänd mot fören. Kallas ibland även 'hamnsidan' eftersom fartyg nästan alltid lägger till mot kajen på denna sida. I fråga om vindförhållanden talar man dock ej om babord utan om vridande åt vänster.

Babords halsar: Man seglar för babords halsar då man har vinden in om babord.

Babords vakt: Den hälft av fartygets besättning som turas om med styrbords vakt med tjänstgöringen.

Back: Det förliga överdäcket. Under backen finns skansen.

Backing: Då vinden vrider motsols. Förebådar på norra halvklotet fint väder.

Backstörn: Den inom manskapets backlag roterande syssan att hämta maten från kabyssen till skansen. I syssan ingår även att diska upp efter måltiden.

Backvind: Då vinden slår in i seglen från 'fel' sida.

Ballast: Se 'barlast'.

Bank: 1) Grund som består av sand eller lera. 2) Flodstrand. 3) Molnbank. 4) Dimbank.

Bar: Sandrevel.

Barkass: Se 'spidbåt'.

Barlast: Sten, grus, sand eller lera som lastas långt ner i fartyget för att öka stabiliteten.

Baxa: Att förflytta tungt föremål med hjälp av spett eller liknande.

Bedarra: Då vinden avtar.

Befaren: Erfaren sjöman.

Befäl: 1) Sjökapten, styrman eller andra kajutpersoner. 2) Officer i örlogsflottan.

Befälhavare: Kaptenen.

Belägga: Göra fast.

Bemanning: Manskapet och befälen.

Beslå: 1) Att vika eller rulla ihop ett segel. 2) Att binda fast ett segel vid en rå eller bom.

Bestick: Fartygets position utsatt i sjökortet.

Bestickförling: Att på sjökort lägga ut fartygets kurs, tillryggalagda distans och middagssposition.

Besättning: Ibland syftande endast på manskapet, ibland åsyftande hela den påmönstrade bemanningen, inbegripet befälet.

Besättningslista: Förteckning över samtliga påmönstrade besättningsmedlemmar.

Beting: En pollare.

Bi: En annan term för 'stick i stäv'.

Bidevind: En kur som innebär att fartyget ligger upp så mycket som möjligt motvinden utan att tappa farten. Bidevindssegling används då fartyget kryssar.

Binderakk: Kapten på bazirkirakernas fartyg.

Bleke: Vindstilla, då sjön ligger som en spegel.

Blinda: Ett mindre råsegel under fartygets bogspröt.

Blindskär: Stengrund som ligger så pass djupt att det bara syns när vågorna är höga.

Block: Enkla lyftanordning som tillsammans med tågvirke bildar taljor.

Blockskiva: Ett hjul som finns i ett block.

Bog: 1) Fartygets förskepp. 2) Riktning ut över fartygsidan för om tvärs.

Bogspröt: Ett kraftigt rundhult som sträcker sig ut från ett fartygs förstäv.

Bokkhat: En tirakisk timmerman.

Bolin: Tåg fäst vid ett råsegels sidolik avsett att sträcka upp seglet vid exempelvis bidevindssegling.

Bom: Rundhult varvid underliket av ett råsegel fästs.

Bonaventura: En mast akter om mesanen som står alldeles vid akterrelingen. Måste skotas mot en särskild utläggare som sticker ut akterut.

Bonaventuramesan: Segel som sitter på bonaventuran.

Bonnett: En stycke segel som litas till undersidan av ett segel för att öka segelytan. Bonnetten tas bort vid hård vind istället för att reva seglet.

Bord: De bräder som utgör bordläggningen.

Bordläggning: Skrovets beklädnad av bräder.

Bordvarts: Inombords, i riktning mot fartygsidan.

Bore: Tidvattensvåg i trång flodmynning.

Boreas: Nordanvinden.

Boszun: Cirefaliska namnet på en båtsman.

Brass: Ett tåg som används för att vrida en rå (runt vertikalaxeln) så att det står i större eller mindre vinkel mot långskeppslinjen.

Brassa: Att vrida en rå. Att 'brassa in' betyder att man halar läsidans brassar och släcker i lovarts brassar. Att 'brassa upp' betyder att man släcker läsidans brassar och halar i lovarts brassar. Att 'brassa back' innebär att man gör så vinden kommer för om seglet.

Bridad: Ett stort tirakiskt handelskepp med tre master som är riggade med latinsegel och gaffelsegel. Längden kan variera mellan 20 och 28 meter.

Bris: Vind av måttlig styrka. Man skiljer på lätt, måttlig, frisk, styv och hård bris.

Brok: Ett tåg som används för att hala in ett gaffelsegel.

Brottsjö: Se 'bränning'.

Bräcka: Att gira genom att låta vinden slå in från fel sida i ett eller flera segel.

Brädgång: Del av skeppssidan mellan reling och däck. Försedd med länsportar så att vatten kan rinna av däck.

Brännare: Ett fartyg som stuckits i brand och skickas mot fiendens fartyg. Ofta förses riggen med draggar eller liknande för att den skall haka fast i fientliga fartyg.

Bränning: Brytande vågor mot land eller över grund.

Bzacalan: 1) Cirefaliskt namn för kabeljo (lång). 2) Maträtt bestående av torkad fisk, vitlök, olja och kryddor.

Bågskytt: Marinsoldater speciellt utbildade som bågskyttar. Ibland är det utrustade med armborst med det vanligaste är pilbåge.

Båk: En hög stång som sättes som kännemärke på uddar och skär.

Båt: En mindre farkost utan däck, framdriven med åror eller mindre segel.

Båtsman: Den främste inom däcksmanskapet.

Båtsmansmått: Båtsmans ställföreträdare.

Båtsmansstol: En sittbräda som kan hissas upp och ner för exempelvis målning och annat arbete på utsidan.

Båtsven: Ashariska titeln på båtsman.

Bända: Att göra fast ett segel till ett rundhult. Se 'litsa'.

Bärga: 1) Att ta in ett segel. 2) Att rädda ett föremål eller en människa ur vattnet.

Bäring: Vinkel från norriktningen till riktningen mot en visst siktaad punkt.

Börda: Det mängd last som ett fartyg bär med sig.

Cabin: En lyxig hytt på ett cirefaliskt fartyg. Avsedd för kaptenen, ägaren eller viktiga passagerare.

Caravell: Det cirefaliska namnet för fartygstypen vågridare, vanligen tvåmastade.

Dagg: Kort tagända som används som straffredskap.

Dejsa: Att backa fartyget genom med backvind.

Deklination: Solens vinkel åt norr eller söder från ekvatorn.

Deplacement: Vikten av den mängd vatten fartyget tränger undan. Identisk med vikten av själva fartyget inklusive all last och utrustning. Mäts i sabriska ton. Se även 'dödvikt' och 'dräktighet'.

Destination: Sjöresans mål.

Dikt: Tätt intill. Exempelvis 'dikt bidevind' (så nära vindriktningen som möjligt) eller 'dikt babord' (lägg rodret så hårt åt babord).

Dimma: Då sikten är under är skymd av låga moln.

Dis: Då sikten är något försämrad av lätt dimma.

Distans: Avståndet mellan två positioner.

Distansminut: Ett sabriskt avståndsmått som motsvarar en minut (en sextiondel grad) vid ekvatorn (ca 1336 meter). Ej lika med sjömil, nautisk mil eller jargisk mil.

Djupgående: Djupet från vattenlinjen till kölens nederkant. Vattendjupet måste vara större än djupgående för att fartyget skall flyta fritt.

Doldrum: Stiltjebälte vid ekvatorn. Stilten kan i extrema fall vara i månader utan uppehåll.

Dragg: 1) Ankare. 2) Änterhake. 3) Drivankare.

Dragga: 1) Att med hjälp av dragg söka efter drunknad eller föremål under vattenytan. 2) Då ankaret ej fäster i botten och fartyget sålunda driver.

Drakfartyg: Stort sabriskt fartyg som fungerar som bas för heavédrakar.

Dreja bi: Att upphäva fartygets fart framåt.

Driva: 1) Då fartyget förflyttar sig med strömmen. 2) Att med drev täta näten i trädäck.

Drivankare: Ett en uppspänd segelduk som kastas i vattnet för att hålla fartyget på plats i öppen sjö.

Dräktighet: Ett beräknat värde på ett fartygs storlek. Mäts i läster som är ett volymmått. Dräktigheten ligger till grund för exempelvis hamnavgifter.

Dubblera: Att runda exempelvis en udde.

Dumpa: Att kasta något överbord.

Durk: Golvet ombord.

Duva: Se 'stampa' med fören.

Dykdalb: Pälars nedslagna i sjöbotten vars toppar surrats ihop. Används för att förtöja fartyg.

Dyning: Långa och avrundade vågor från ett område där en storm bedarrat.

Däck: Ett golv för ett övre däck.

Däcksbalk: En balk som håller upp däcksplankorna. Fästes i fartygets sida med 'knän'.

Död räkning: Navigationsmetod som bygger på att mäta tiden och på bästa möjliga sätt uppskatta fart och riktning.

Dödvikt: Vikten av den last fartyget kan ta, samt vikten av färskvatten och förråd. Mäts i sabriska ton.

Ebb: 1) Lågvatten. 2) Den utgående tidvattnet.

Ekipage: Hela bemanningen, både manskap och befäl.

Ekipera: Att utrusta ett fartyg.

Ekvatorialkalmerna: Se 'doldrum'.

Enkla upp: Att ta hem förtöjningarna, förutom spring och förända.

Ens: Då två föremål befinner sig i samma siktade riktning (de 'ligger i ens').

Eskader: Fem eller flera örlogsfartyg.

Eskort: Ett örlogsfartyg som skyddar ett fartyg eller en konvoj.

Euros: Östanvinden.

Fall: Ett tåg med vilka segel, rår, gafflar, bommar eller flaggor hissas upp och firas ned.

Falla: Att gira så att förstäven avlägsnar sig från det hållet vinden kommer ifrån.

Fallhorn: Det hörn av ett segel där seglet hissas.

Fallrep: Ett rep som hängs ut på sidan av ett fartyg för att underlätta för en person att ta sig ombord.

Fallrepstrappa: Landgång.

Famn: Ett djupmått som motsvarar sex fot (ca 183 cm).

Farled: Farvatten som går att navigera genom.

Fart: 1) Ett fartygs hastighet. Enheten är 'knop'. Farten mäts vanligen med en 'logg'. 2) Färdväg, led, rutt, trad.

Fartyg: En segelfarkost eller galär. Vanligen krävs det också att skrovet är som är mer än 35 fot långt.

Farvatten: Seglingsleder eller platser där man vet att djupet är tillräckligt för att fartyget.

Fastnagling: Ett straff till sjöss då den som skall straffas naglas fast genom handen mot masten.

Fat: Se 'tunna'.

Fender: Ett föremål i trä eller tågvirke som används för att skydda fartygets sidor mot skamfilning.

Fira: Att sänka ner ett tungt föremål med ett tåg eller rep. Motsatsen till att 'hissa'. Att sänka ner ett lättare föremål kallas dock att 'hala'.

Flagga: Är ett igenkänningstecken till sjöss. Flaggor hissas samt strykes på flaggstängen medelst flaggfallet.

Flaggbefäl: En befälhavare över flera fartyg, vanligen en eskader (kommendör) eller en hel flotta (amiral).

Flaggskepp: Fartyget där flaggbefälet befinner sig.

Flod: 1) Högvatten. 2) Ingående tidvattnet.

Flodbåt: Liten båt avsedd för floder och sjöar.

Flodpråm: Ett stort segelfartyg med brett grundgående skrov som är avsett för trafik på stora floder.

Flodvåg: En kraftig våg som uppkommer i vissa flodmynningar och längre vikar då tidvattnet går in.

Fly: En av ankarets krokar.

Flygande: Sägs ett 'stagesegel' vara då det är uppspänt med ett fall utan att vara fäst mot ett stag.

Flänsa: Flytta last ombord.

Fockmast: Masten för om stormasten.

Focksegel: Ett segel på den fockmasten.

Fri förning: På vissa handelsfartyg få besättningsmedlemmarna ta med köpa och frakta egna handelsvaror.

Fribord: (1) Den del av fartygssidan som ligger ovan vatten. (2) Avståndet från relingen till vattenytan.

Frihult: Utstickande bordläggningssplankor på fartygets sida, avsett att skydda fartyget mot skamfilning.

Friska i: Något som vinde gör då den tilltar i styrka.

Fyr: Se 'fyrbåk'.

Fyrbåk: Ett torn varpå man nattetid håller en eld. Fyrbåkar placeras vid hamninlopp och på uddar och skär.

Fånglina: En förtöjningslina för en båt.

För ut: Nära fören av ett fartyg.

För över: I riktning mot fören.

För: Den främre delen av ett fartyg.

Förbygga: Att renovera eller bygga om ett fartyg.

Fördevind: En annan term för 'läns'.

Förfånga: Avlösa en sjöman som står på vakt.

Förhala: Att flytta ett fartyg från en förtöjningsplats till en annan med hjälp av trossar.

Förhandsmän: De främsta i manskapet, exempelvis båtsmännen.

Förkastell: Den förliga överbyggnaden på ett fartyg. En påbyggnad av backen.

Förlista: Då ett fartyg sjunker.

Förpik: Förrådsutrymme längst fram i ett fartyg.

Förste löjtnant: Förste styrman på ett örlogsfartyg.

Förste styrman: Om det finns flera styrmän ombord kallas den högst uppsatte för förste. Han är chef över styrbords vakt och ansvarar för de praktiska handhavandet av fartyget och ger order till besättningen. På örlogsfartyg kallas styrman för 'löjtnant'.

Förstycka: Att ersätta slitna tygstycken i ett segel.

Förstäv: Den främre kanten på fören.

Förtoning: En kustlinjes eller ett föremåls siluett på långt avstånd.

Förtöja: Att lägga fast fartyget vid kaj.

Förända: Förlig förtöjningstross.

Gaffa: Ett tvåmastat tirakiskt fartyg av skonartyp.

Gaffel: De bommar som håller upp ett gaffelsegel.

Gaffelsegel: Ett snedsegel som sätts mellan två bommar (dessa kallas gafflar).

Gaj: Tåg eller kätting som stöttar en nock.

Gajert: Ett braståg som används för manövrera blidans rår.

Galjon: En figur som pryder förstäven på ett fartyg.

Galloz: Ett stort cirefaliskt handelskepp med tre master. Riggat med råsegel och ett latinsegel.

Garvare: Speciellt manskap på vissa fångstfartyg som tar hand om skinn och pälsar.

Gatt: 1) Öppning i fartygssidan eller relingen i höjd med däck. 2) Förvaringsutrymme ombord. 3) Trångt farvatten eller sund.

Gejt: Bevakad hamnport.

Gigtåg: Ett tåg som fästs i skothornen för att hissa upp seglets hörn mot rån eller bommen.

Gipa: Att utföra en gipp.

Gipp: En vändning som innebär att man först faller så att vinden kommer rakt akterifrån och sedan fortsätter att gira så att man får in vinden från andra sidan.

Gira: Att göra en avsiktlig kursändring.

Glas: Avser den halva timme som förflyter innan timglasets behövs vändas. Ett glas är en halv timme långt.

Grad: En nittiondel av en kvadrant. Graden delas i sin tur in i 60 minuter.

Gradstock: Se korsstav.

Grogg: Dagsransonen på 3 jungfrur rom som besättningen får på ett örlogsfartyg. Brukar regelmässigt spädas med fyra gånger så mycket vatten.

Gruthath: En tirakisk skaffare.

Gå förlorad: Då ett fartyg förloras till sjöss.

Gå i kvav: Se 'förlisa'.

Gångspel: En större vinsch som används för ankartåg och fall.

Gårding: Ett tåg varmed seglets inre delar hissas upp till rån eller bommen.

Gårdskapten: Chefen för en skeppsgård eller varv.

Göra in: Att ta upp fiskeredskap, exempelvis nät.

Göra ut: Sätta i fiskeredskap i vattnet.

Gös: En flagga som sätts i fören på ett handelsfartyg. Visar redarens vapen eller symbol.

Hack: Den del av däck som är belägen längst akterut.

Hajning: Sjöhävnig som ej bryter, exempelvis i hamn eller vid en strand eller lagun.

Hala: 1) Att ta ner en flagga. 2) Att ta hem på ett skot eller en brass.

Hals: Nedre hörnet på ett segel.

Halv vind: Man seglar för halv vind då man har vinden in rakt från sidan eller nästan rakt från sidan.

Halvankare: Behållare som rymmer 12 kannor (31,4 liter).

Halvdäck: På vissa fartyg, den upphöjda delen av däck som ligger akter om stormasten.

Hammock: Hängmatta eller hängkoj.

Hamn: En anläggning vid kusten där fartyg kan lägga till. Oftast belägen vid ett skyddat läge.

Hamnkapt: Den person som ansvarar för ordningen i hamnen. Bestämmer exempelvis var fartyg skall lägga till.

Hamnsida: Ett annat term för 'styrbord'.

Hamntid: Det klockslag då tidvattnet vänder.

Handelshus: Ett bolag som säljer och köper varor. I många fall så äger handelshuset även fartyg, men inte alltid. Handelshuset har kontor i många hamnar.

Haven: 1) Hamn. 2) Tillflyktsort. 3) Pirathamn.

Hemma: Då ett ankare sitter i klyset.

Hissa: Att dra upp ett segel eller föremål med ett tåg. Motsatsen till att 'fira'.

Hiva: 1) Att dra in eller hala ombord en tross. 2) Att kasta exempelvis ett lod.

Hörn: Hörn av ett segel.

Hundvaken: Vaktpasset 00-04.

Hyra: Sjömannens lön.

Hytt: Ett bostadsutrymme ombord vanligen avsedd för passagerare, kaptenen eller officerare (delar oftast hytt).

Hyva: 1) Att hiva något. 2) Att kasta något överbord.

Hålla sjön: Att rida ut en svår storm i rum sjö hellre än att ta risker i trånga sund eller nära kusten.

Hålskepp: Se 'lastrum'.

Häck: 1) Akterspegel. 2) Den del som av aktern som skjuter över akterspegel.

Hängmattor: En slags hängkoj.

Högbåt: Dens största typen av däcksbåt, har plats för åtta till tolv roddare.

Högbåtsman: Högste båtsman på ett fartyg med flera båtsmän.

Högbåtsmansmått: Högbåtsmans ställföreträdare.

Höjd: Vinkeln ovanför horisonten för solen, månen eller polstjärnan.

Hönsningar: Förnedrande riter som nykomlingar får utstå då de för första gången passerar vissa platser.

Hönstrall: Landgång som består av en plank med tvärpinnar.

Inomskeppsbord: Att befinna sig ombord.

Inredning: Bostadsutrymmena inombords, det vill säga, skans, mäss och hytter.

Jack: Se 'gös'.

Jagare: Triangulärt segel som satt framför fockmasten.

Jagol: En liten tirakisk segelbåt.

Jakobstav: Se 'gradstock'.

Jakt: Ett litet snabbt segelfartyg som används av flottan, myndigheter och rikt folk.

Jargisk sjömil: Ett avståndsmått som motsvarar 40 kabellängder eller fyra nautiska mil (totalt 7.408 meter).

Jholl: Det cirefaliska ordet för skeppsbåt.

Jhoszon: En invecklad och cirefalisk uppfinning som används för tidsmätning. I apparaten läggs pulveriserad rökelse. När rökelsen brunnit slut så slår en klocka ett förutbestämt antal slag. Rökelsen tillverkas av kåda och kärved från örtrådet som växer på meloriska öarna.

Jungman: En yngre menig sjöman.

Kabelgatt: Förvaringsrum för tågvirke.

Kabellängd: En längd som motsvarar en tiondels nautisk mil (ca 185 meter).

Kabyss: Köket ombord.

Kaga: Ett snabbt tirakiskt segelfartyg med både segel och åror. Skrovets är klinkbyggt.

Kagge: (1) Mellanstort enmastat lastfartyg. Riggat med ett råsegel. 14-22 meter långt. Byggt med klinkskrov och höga fribord. (2) En behållare (se 'sabrisk kagge').

Kajuta: Manskapsutrymme för befäl i aktern på fartyget under halvdäcket eller akterkastellet.

Kantra: (1) Då ett fartyg välter. (2) Då vinden hastigt växlar riktning.

Kap: Den yttersta udden på en större landmassa.

Kapa: Att skära eller hugga av något.

Kapell: Skydd av segelduk som läggs över exempelvis ankarspel eller kapstan.

Kapp: Mindre överbyggnad ovanför en nedgång.

Kapsejsa: Då ett fartyg välter eller kantrar.

Kapstan: En vinsch eller spel på akterdäck som används vid förtöjning eller för att ta hem i tåg.

Kapten: Befälhavaren för ett fartyg.

Karack: Tre- eller fyrmastat skepp som används som örlogs- eller handelsfartyg. Karacken är den största fartygstypen på Mundanas hav.

Karantän: Då ett fartyg eller besättning placeras i isolering på grund av sjukdom.

Kardeler: De delar ett tåg består av.

Kargör: Den som ansvarar för handel och last ombord på större handelsfartyg.

Kastby: En by som kommer hastigt.

Kastell: En öppen överbyggnad på fördäcket eller akterdäck. Se 'förkastell' och 'akterkastell'.

Kastlina: En smidig tjärad lina fastknuten i en liten sandpåse som används för att kasta över en lina till land eller ett annat fartyg.

Kattragg: Då fören och aktern böjs nedåt under stor påfrestning. Motsatsen heter 'svinrygg'.

Kaus: Ring av tågvirke eller trä som fungerar som stöd för en ögla eller ett skothorn.

Klarering: Att deklarera fartyget och lasten för erläggande av avgifter i exempelvis en hamn. Sker vanligen vid ankomst och avgång.

Klart skepp!: Ett kommando som ges innan drabbning.

Klink: Ett sätt att bygga skrov där bordläggningsplankorna läggs omlott så att den övre överlappar den nedre.

Klys: Runt hål i fartygets reling eller bog genom vilken ankarkättingen eller dylikt leds ut.

Klyvarbom: Se 'bogspröt'.

Knap: Föremål varpå man fäster ett skot eller fall.

Knipa vinden: Lova så mycket som möjligt.

Knop: 1) Vad sjömannen kallar en knut. 2) Ett fartmätt som motsvarar hur många nautiska mil (eller sjömil) fartyget tillryggalägger på en timme.

Knoplina: Se 'Logg'.

Knä: Ett tråstycke format som en vinkel som förenar däcksbalkarna med sidotimren eller sidorna.

Koffernagel: Tjock träpinne som används för att fästa exempelvis skot. De sätts i hålen på nagelbänkarna.

Kofot: Ett redskap i järn som används för att bräcka.

Kogg: Ett annat namn för fartygstypen kagge.

Koj: Sjömannens sovplats.

Komma i beknip: Att komma i kläm.

Kommandör: En befälhavare över en örlogseskader.

Kommissionär: En slags mäklare som säljer och köper varor för annans räkning.

Kompani: På örlogsfartyg, hela bemanningen, dvs manskap, befäl och soldater.

Kompass: Ett navigeringsinstrument vars nål eller gradskiva alltid pekar mot norr.

Konvoj: Ett antal handelsfartyg som seglar tillsammans. Skyddas ibland av eskortfartyg.

Korsstav: En korslagd stav som används för att mäta solens, månens eller en stjärnas höjd över horisonten. Mindre exakt än en kvadrant eller astrolabium.

Krabb sjö: Häftig sjö som består av korta höga vågor.

Kran: En anordning som används för att lyfta laster. Det finns många olika sorters kranar, de vanligaste är: timmermannens kran, mastkranar och styckegodskranar.

Kranbalkar: Två horisontella träbalkar som går diagonalt ut från förstäven på vilka ankaret hänger.

Kranbalksvis: Riktningen 45° diagonalt från föröver.

Kravell: Ett sätt att bygga skrov där bordläggningsplankorna läggs kant i kant.

Kryssa: Att segla i sicksack mot vinden.

Kränga upp kölen: Se 'kölhala'.

Kränga: Då fartyget lutar åt ena sidan.

Kuling: Vindstyrkor mellan bris och storm.

Kullerstock: En hävstång som kopplas till rorkulten på större fartyg. Gör att rorgångaren kan se ut över däck.

Kultje: Se 'kuling'.

Kummel: Ett stenröse eller mindre torn som fungerar som ett sjömärke.

Kurs: 1) Fartygets färdriktning. 2) Vägen mellan två förutbestämda positioner.

Kvadrant: En vinkelskiva med ett lod som används för att mäta höjden på solen, månen och polstjärnan.

Kvarter: På vissa örlogsfartyg så delas fartyget besättning in i fyra kvarter. Två kvarter utgör då ett vaktlag.

Kvartermästare: En förmän som ansvar för ordningen inom ett kvarter (ett halvt vaktlag).

Kypare: Tunnbindare. På fångstfartyg för att tillverka tunnor och packa fisk eller valkött i salt.

Kära land: Att hålla en kurs tätt intill land.

Köl: Den understa delen av ett fartyg. Utgörs av en kraftig stock som löper från förstäv till aktern.

Köhlhala: (1) Att dra upp fartyget på en strand och tippa det åt sidan för att kunna skrapa, reparera, tjära och underhålla skrovet. (2) En bestraffning till sjöss som innebär att offret dras runt under skrovet med rep.

Köllerherre: Används ibland som titel på 'kapten' i Asharien och Soldarn.

Kölsvin: En förstärkning som fäst ovanför kölen på fartygets insida.

Laber: Svag vind.

Lanacka: Mellanstort muhadinskt fartyg med två master. Längden är normalt 13-24 meter. Masterna är riggade med loggertsegel.

Landkänning: Att få land i sikte.

Langa: Överrätta från hand till hand.

Lanterna: Lykta som sätts i aktern för att undvika kollision (och hålla en eskader tillsammans under natten).

Laska: Sammanfoga bordläggningsplankor på längden.

Last: 1) Börda. 2) Det gods fartyget för med sig.

Lastbom: En enkel lyftanordning som används både på fartyg och i hamnar.

Lastdrygghet: Vikten (och ibland vikten) som fartyget kan lasta. Mäts i sabriska ton.

Lastrum: Utrymme för lasten.

Latinsegel: Ett triangulärt segel som fästs i överkanten mot en lång diagonal bom.

Latitud: Avståndet norrut eller söderut från ekvatorn. Mäts i grader och minuter.

Latta: Träribba som träds i en ficka i seglet för att öka dess släthet.

Lejdare: 1) Trappa ombord. 2) Repstege för att klättra ombord på fartyget.

Leka: Ett segel leker då de fladdrar obetydligt.

Lemirier: En stor jargisk enmastad galär.

Leva: Ett segel lever då det fladdrar kraftigt i vinden.

Levang: Borste med långt skaft.

Ligga i lägervall: Att hjälplöst driva mot land på läsidan.

Ligga i marvatten: Då ett fartyg är helt vattenfylld men ändå flyter.

Ligga på hälen: Då ett fartyg ligger djupt ner med aktern i vattnet.

Liggare: En stor träbehållare som rymmer motsvarande åtta tunnor (1006 liter).

Lik: 1) Ett segels kant. 2) Tåg med vilken ett segel eller en flagga är kantad för att öka dess styrka.

Lina: Ett rep som är klenare än en tross.

Linje: En avdelning bestående av 9 marinsoldater. Linjen leds av en sergeant.

Litsa: Att med lina fästa ett segel vid mast, bom, rå, gaffel eller ett annat segel.

Lod: En åttakantig blyklump som används för att lodas.

Loda: Att med lod mäta vattendjupet.

Lodskott: Resultatet av enstaka lodning.

Logg: Ett instrument som används för att utrona fartygets fart. Består av en brädbit som fästs vid en logglina. Loggen kastas över bord och man räknar sedan antalet knopar som flyter förbi under timglaset halvminut.

Loggbok: En bok där kaptenen antecknar positioner, väder och annat som kan vara av intresse.

Loggertsegel: Ett snedsegel med fyra hörn som fästs i överkanten mot en bom.

Longitud: Avståndet västerut eller österut från en meridianer. Mäts i grader och minuter. Longituden anges antingen från den sabriska huvudstaden Calnia eller från observatoriet i Ciremelo.

Lots: En person som visar vägen i svårnavigerade farvatten, exempelvis in och ut till hamnar.

Lova: Att gira så att förstäven närmar sig det håll som vinden kommer ifrån.

Lovart: Det hållet som vinden kommer ifrån.

Lucka: Ett lock ovanför öppningen till lastrummet.

Långbåt: Den näst största typen av däcksbåtar.

Långbåtsman: Näst högste båtsman på fartyget.

Långbåtsmansmått: Långbåtsmans ställföreträdare.

Långlots: Ett befäl som ansvarar för navigeringen.

Långlotslärling: En assistent till långlotsen. Denne är nästan alltid lärling (om inte kallas han för långlotsmått).

Längskepps: 1) Linjen i fartygets längdriktning. 2) Längs med fartyget sida.

Låring: Sidan av akterskeppet som ligger akter om tvärs.

Lä!: Kommandoord som rorsmannen ger då han under kryss är redo att vända genom vinden.

Lä: Åt det hållet som vinden blåser.

Lägga till: Då fartyget lägger sig längskepps vid kaj.

Läktra: Överföra last från ett fartyg till ett annat.

Lämpa överbord: Göra sig av med last (exempelvis för att minska slagsida eller bli av med smuggelgods).

Lämpa: Lasta så att fartyget blir så stabilt som möjligt.

Längd: Ett fartygs längd mättes (1) längs vattenlinjen, (2) från stäv till stäv eller (3) över allt.

Länsa: (1) Att segla med vinden in rakt akterifrån. (2) Att ösa eller pumpa vatten ur ett fartyg.

Länsport: Öppningar i brädgången avsedda att låta överbrytande sjö rinna av däck.

Läst: Ett volymmått som används för att ange ett fartygs dräktighet. Motsvarar 16 tunnor (ca 2 kubikmeter).

Lätta ankare: Att lyfta ankaret från botten.

Löjtnant: Vaktstående befäl (motsvarande styrman) ombord på ett örlogsfartyg.

Löpande gods: Tågvirke som används vid manövrering av segel och rår.

Magestis: Titel på befälhavaren. Har sitt ursprung i det coloniska imperiet. Kommer från titeln 'magestis navis'.

Malström: 1) En stark ström som för in fartyget i farliga vatten. 2) En kraftig virvelström.

Mana: Att leda fram ett tåg från en punkt till en annan.

Manskap: Avser de gemena besättningsmedlemmarna ombord, undantaget befäl.

Mantåg: Tågvirke ovanför relingen avsett att förhindra besättningen från trilla över bord.

Mareld: Blåaktigt lysande sken som ibland uppstår i fartygets bogvatten eller vid årtag. Marelden tros ibland vara ett förebud inför storm.

Marinsoldat: Soldat på örlogsfartyg som används vid bordningsstrid och då mål i land skall intas.

Maskinist: Bemannar och underhåller eventuella kastmaskiner på örlogsfartyg.

Mast: Ett långt runt timmerstycke som står upprätt på kölen eller däck.

Matelot: Det jargiska ordet för 'matros'.

Matros: Befaren sjöman som ingår bland de gemene besättningsmännen.

Mauszin: Cirefaliska ordet för 'monsun'.

Mellandäck: Ett eller flera däck under väderdäcket.

Mesanmast: Masten akter om stormasten.

Mesansegel: Ett segel satt på masten längst akter ut (mesanmasten).

Mist: Dimma i samband med kraftig vind.

Mojna: Avtagande vind.

Monsun: Ihållande söderhavsvindar från land på vintern och från havet på sommaren.

Moring: Järnring som sitter fast på en kaj, avsedd för förtöjning.

Märlspik: Verktyg för splejsning och andra arbeten.

Märssegel: Ett större segel placerat ovanför ett annat segel, vanligen på stormasten.

Märsstång: Övre delen av en tudelad mast.

Mäss: Officerarnas och passagerarnas gemensamma matsal och sovutrymme.

Mässuppassare: Serverar mat och håller ordning i mässen och kaptenens hytt.

Mönstra av: Att avsluta sin torn.

Mönstra på: Att påbörja sin torn.

Nagelbänk: En tjock träskiva med hål i vilka koffiernaglar fästes.

Naglar: Tråstycken som används under vattenytan istället för jämbultar. Tillverkas vanligen i ek.

Naja: Att surra något med smäckt tågvirke.

Nakterhus: Ett skåp som rymmer kompassen och en lykta eller vaxljus.

Natta däck: Blöta ner däck så de inte gistnar.

Nautisk mil: Ett nautiskt avståndsmått som motsvarar tio kabellängder (ca 1852 meter).

Nipflod: Det lägsta tidvattennivån. Inträffar vid halvmåne.

Nock: Yttersta änden av ett rundthul, exempelvis en masttopp eller yttersta änden av en bom.

Nordvart: I riktning åt norr.

Notos: Sunnanvinden.

Nåt: Mellanrummet mellan däcksplankorna och bordläggningsplankorna.

Observationer: Mätningar av diverse skilda slag, exempelvis lodningar, loggningar, pejlingar och astronomiska mätningar av solen, månen och stjärnor.

Ombord: Att vara inomskeppsbord.
Ombordläggning: Fartygskollision.
Oorlog: Tirakernas ord för sjöräd eller krig.
Orkan: Våldsam tropisk storm. Kommer från tirakernas ord på storm, 'urukan'.
Ostvert: I riktning åt öster.
Palma: Att snabbt ta hem på en tamp genom att flytta ena handen framför den andra.
Passadvinder: Beständiga ostliga vindar i tropikerna. Passaden kan variera mellan nordost och sydost.
Passare: Ett instrument som används för att mäta eller markera besticket.
Pejla: Att bestämma en bäring med hjälp av en kompass eller gradskiva.
Pentry: Skeppsskafferier och utrymme för matservis och kokkärl.
Pipa: En stor träbehållare som rymmer motsvarande fyra tunnor (503 liter).
Plattgattad: Ett fartyg eller en båt som är försedd med en plan avspegel.
Plattvakten: Vaktpasset mellan 16:00 och 20:00.
Plikt: Att med undersöka bottenens beskaffenhet med ett speciellt lod. Använt för att välja ankringsplats.
Polaris: Polstjärnan. Befinner sig alltid i norr.
Pollare: En påle vid eller på en brygga eller kaj avsedd för förtöjning.
Port: En öppning i fartygssidan för i och urlastning. Är vanligen placerad på babordssidan.
Position: Den punkt där fartyget befinner sig vid en given tidpunkt. Se även 'bestick'.
Preja: Att anropa ett fartyg och fråga varifrån det kommer, vart det ämnar, vad det har för last, vilka andra segelfartyg som siktats, när det sist såg land, var besticket är och andra nyheter.
Presenning: En hopsydd segelduk som tjäras och lägges över luckor och liknande för att hålla bort regn och sjö.
Prick: En stång som fastbundits vid en tung sten och som sättes på grund för att utmärka det.
Privilegiebrev: Ett intyg som ger innehavaren skatteförmåner eller i vissa fall monopol på handel i en viss hamn eller land.
Profoss: Ordningssmannen ombord på ett örlogsfartyg. Utdelar bestraffningar, speciellt kroppsstraff. Kallas väbelen på civila fartyg.
Proviant: Fartygets förråd av livsmedel.
Proviantering: Påfyllning av proviant.
Prygling: Ett straff till sjöss där den som skall straffas surras till stormasten eller fockmasten och piskas därefter med en käpp eller en piska på ryggen.
Pryl: Liten märkspik.
Pråm: En flatbottnad och mycket grundgående fartyg som exempelvis används på floder.
Punta: Att staka sig fram med en stav eller åra.
Purra ut: Att väcka dem som skall gå på vakt.
Purra: Att väcka någon.
Pynt: Yttersta delen av en udde.
Pyts: En spann eller hink.
Rank: Om ett båt eller fartyg som är instabilt.
Rappa ur: Då ett skot eller lina löper ur ett block.
Redare: 1) Fartygsägare. 2) En delägare i ett rederi.
Redd: En ankarplats utanför hamnen.
Rederi: Ett bolag som utför transporter med ett eller flera handelsfartyg.
Redlös: Om ett fartyg som är utom all kontroll.
Reling: Översta delen av brädgången.
Repslageri: Hantverksmässig tillverkning av tågvirke. Tillverkningen skedde på upp till 300 m långa repslagarbanor.
Rev: En upphöjning på havsbotten vars överyta ligger så nära vattenytan att bränningar uppstår. Man skiljer mellan klipp-, sten-, sand- och korallrev.
Reva: Att minska ett segels yta, exempelvis genom att beslä en del av det.
Rida ut: Att hålla sjön.
Rigg: En samlingsbeteckning för alla master, rundhult, stag, vant och tackling.
Roder: Fartygets styrrättning.
Ror i lä! Ett kommando som styrmannen eller befälhavaren ropar då han vill vända genom vinden.
Rorgångare: Se 'rorsman'.
Rorsman: Den matros som för tillfället står vid rodet.

Rotation: Schemabunden rundresa.
Rover: 1) Sjöörvarfartyg. 2) Den segelbara delen av en flodmynnig. 2) Område med god ankarplats.
Rulla: Sidledes rörelse i sjögång.
Rullning: Då ett fartygets vrider sig fram och tillbaka runt längdaxeln på grund av sjöhävningen.
Rum sjö: Öppet vatten.
Rumpa om: Se 'gipa'.
Rundgattad: Ett handelsfartyg med en eller två master.
Rundhult: En samlingsbeteckning för bommar, gafflar, rår, stänger, bogspröt och spior på ett fartyg. Undermasterna räknas inte hit.
Rundskepp: Ett handelsfartyg med en eller två master. Utrustat med latinsegel. Det finns stora rundskepp med två däck och mindre med ett däck. Längden kan variera mellan 12-36 meter.
Rutt: En regelbunden återkommande färdväg.
Ruttbok: En bok vari kapten eller långlotsen antecknar all information om färdvägar och farvatten. Utgör ett komplement till sjökorten och anses vara bland det dyrbaraste på fartyget.
Rymma: Vinden rymmer då den vrider så att den kommer mer akterifrån.
Rå: Rundhult som håller upp ett råsegel. Rån hissas eller fästes horisontellt på en mast.
Rånock: Änden på en rå som sträcker sig utanför seglen.
Råsegel: Fyrkantigt segel som fästs på en horisontell rå.
Rådsot: Dysenteri. En farlig sjukdom till sjöss.
Sabrier: Ett tre- eller tvåmastad fartyg som byggs i Consaber. har en högt rakt utfallande förstäv. Används både som handels- och örlogsfartyg.
Sabrisk distansminut: Ett avstånd som motsvarar en minut (en sextiondel grad) vid ekvatorn (ca 1336 meter). Ej lika med sjömil, nautisk mil eller jargisk mil.
Sabrisk kagge: En behållare som rymmer 4 kannor (10,5 liter).
Sabrisk ton: Ett viktsmått som motsvarar 24 centner eller 2400 pund (1090 kg).
Sacka: Om fartyg som oavsiktligt rör sig akteröver.
Schackel: 1) Metallbygel med bult som exempelvis används för att sammanfoga ankarkättingar. 2) En fotboja eller handboja.
Segel: Tyg som satts i riggen. Tillverkas i linne- eller hamnväv. Det finns två huvudtyper av segel: snedsegel och råsegel. Seglen benämns ofta efter vilken mast de sitter på, exempelvis storsegel, fock och mesan.
Segelgarn: En flertrådig lina som används för sy segel.
Segelmakare: En hantverkare ombord som lagar och underhåller segel.
Segelstall: Den samling segel som ett fartyg är utrustat med.
Sejsa: 1) Att beslä ett segel. 2) Att sammanbinda tåg.
Sejsning: Ett smäckt tåg som används vid segelbeslagning.
Sergeant: Befäl bland marinsoldaterna. Varje sergeant leder en linje marinsoldaterna eller bågskyttar (vanligen nio man).
Sidostag: Se 'vant'.
Sikta: Att ha i synfältet.
Sjanghaja: Att tvångspåmonstra sjöman, ofta i medvetet löst tillstånd.
Sjåare: En stuvare.
Sjögång: Den sjöhävning som vågorna ger upphov till.
Sjöhävning: Se 'sjögång'.
Sjöklogöring: De rutiner som genomgås innan avgång.
Sjökort: En karta över haven och kuster. Farleder finns ibland utsatta, likaså farliga vatten.
Sjöman: Medlem i besättningen som saknar befälsgrad.
Sjömanskista: En kista som en besättningsman får använda för att stuva sin personliga ägodelar och sitt personliga handelsgods (fri förming). Sjömanskistan är tre fot långa, två fot breda och två fot höga.
Sjömansmässig: Då fartyget är städad och all utrustning är stuvad på sin rätta plats.
Sjömil: Det samma som en nautisk mil (10 kabel-längder eller 1852 meter).
Sjörum: Fritt vatten för fartyget att navigera.
Sjörök: Ett slags dimma som bara sträcker sig några meter över havsytan. Uppstår då vattnets temperatur är avsevärt högre än luftens.

Skaffare: Stuerten på ett örlogsfartyg.
Skaffning: Mat.
Skamfila: Om nötning eller slitage på tågvirke eller bord.
Skans: Utrymme under backen (i fören). Utgör manskapets stinkande, fuktiga kollektivbostad.
Skepp: Ett fartyg med tre eller fler master. Som regel skall det också vara mer än 35 fot långt och 13 fot brett. Sjömän talar dock sällan om 'skepp' utan föredrar 'fartyg'.
Skeppare: Befälhavaren på ett handelsfartyg, det vill säga kaptenen. Avser ibland även ägaren till fartyget.
Skepparhistorier: Sjömansberättelser som ibland innehåller sanning.
Skepparkrans: Skägghals från öra till öra. Bärs utan mustasch.
Skeppsbåt: Den minsta typen av däcksbåt som medförs på ett fartyg.
Skeppsbåtsman: Lägste båtsman på fartyg med tre båtsmän.
Skeppsbåtsmansmått: Skeppsbåtsmans ställföreträdare bland matroserna.
Skeppsfurnerare: En skeppshandlare som säljer förnödenheter till fartyg.
Skeppsgård: Ett större varv.
Skeppsklocka: En klocka som ofta är tillverkad i brons. Skeppsklockan används för att slå glas varje halvtimme. Vid tjocka slår utkiken ett slag om han siktar fara åt styrbord, två om han siktar fara åt babord och tre om han siktar fara rakt för ut. Skeppsklockan anses också av vissa sjömän hårbärgera fartygets själ.
Skeppsmask: En mussla som borrar sig in och förstör träskrov. Ett kraftigt angrepp kan förstöra ett skrov på ett par månader. Skeppsmasken lever bara i saltvatten och överlever högst ett par veckor i sötvatten.
Skeppspojke: Ung pojke som ännu inte blivit sjöman. Får utföra enklare sysslor.
Skifta: Att byta ut något.
Skot: Tåg fäst i ett segels hörn för att ge seglet en lämplig ställning mot seglet.
Skota: Att använda ett skot för att ge seglet en lämplig ställning mot seglet.
Skothorn: Det hörn av ett segel där skotet sitter fast.
Skott: En vägg i ett fartyg som löper från ena sidan till den andra.
Skralna: Vinden skralnar då den vrider så att den blir mer förlig.
Skrivare: Sköter dokument och bokföring ombord på större handelsfartyg.
Skrota: Om vinden sakta ändrar riktning.
Skrov: Fartygets kropp som består av köl, spant, balkar och bord.
Skränsa: Försiktigt slacka på en hårt spänd förtöjning.
Skydrag: Virvelvind (tornado) till havs.
Skägg: Främsta delen av en fartygsstäv.
Skär: En liten ö som överspolas av bränningar.
Sköra: Då en segel rämman eller då en reva uppstår i ett segel.
Skörbjugg: En bristsjukdom som kan börja uppträda efter några veckor till sjöss.
Slacka: Att släppa efter.
Slag: Fartygsskrovet rundning mellan sida och botten.
Slagsida: Då fartyget lutar åt ena hållet på grund av att det förlorat sin stabilitet.
Slagvatten: Det vatten som kan samlas inne i skeppet.
Slingra: När fartyget stampar och rullar samtidigt.
Slip: En ramp bestående av trästockar som ett fartyg kan dras upp på land för underhåll.
Slup: En grundgående segelbåt med ett 7-14 meter långt skrov. Akern är spetsgattad. har ett råsegel.
Slå: Att vända genom vinden.
Släcka: Att släppa efter på ett skot eller brassståg.
Slör: Segling med vinden in på låringen, det vill säga snett in från aktern.
Smult vatten: Lugnt vatten utan större vågor.
Snedsegel: Ett snett segel som fäst mot en mast, stag eller bom. De vanligaste sorternas snedsegel är latinsegel, stagegel, sprisegel, gaffelsegel och loggertsegel.
Solsegel: Se 'sunntält'.
Solsten: En dubbelbrytande kristall som används för att avgöra riktningen mot solen vid mulet väder.

Sothfart: Tirakiska ordet för styrbord.
Spant: Fartygets revben varpå borden är fästsatt.
Spidbåt: En båt i trafik mellan fartyg på reddan och landbacken.
Spira: Överdelen till en mast.
Splejsa: Se 'splitsa'.
Splitsa: Att skarva ett tåg.
Spring: En extra tåg antingen från fören på fartyget till den akre förtöjningspunkten eller från aktern till den förliga förtöjningspunkten.
Springa i rå: En bestraffning som innebär att man binder offret i händerna och sedan hissar denne i en rånock.
Springflod: Högsta tidvattennivån. Förekommer två gånger per månad, vid nymåne och fullmåne.
Sprisegel: Ett snedsegel med fyra hörn varav de övre hörnen sträcks ut med en spristång.
Spristång: Ett rundhult satt diagonalt för att sträcka ut ett sprisegel.
Spygatt: Avlopp i däck eller durken.
Stag: Stora tåg som stödjer masten i långskeppsriktningen. Fästs i mastens topp eller överdel och i akter eller för över. Se även 'vant'.
Stagsegel: Ett trekantigt segel som fästs mot ett stag.
Stampning: Då ett fartyg för reser sig upp och faller ner på grund av sjöhävningen.
Stegpinnar: Det samma som 'vevlingar'.
Stek: Tillfällig fastgöring av en tågända.
Stick i stäv: En kurs som innebär att vinden kommer in rakt framifrån.
Stiltje: Vindstilla, bleke.
Stopptörn: Att vara i tjänst på fartyget då det är i hamn.
Stormast: Den mellersta och största masten.
Stormlejdare: Ett slags kraftig repstege som hängs ut rakt ner över fartygssidan.
Storsegel: Ett segel satt på stormasten.
Strandsättning: Ett straff som är speciellt vanligt bland pirater är att man överger brottslingen på en öde ö.
Stryka flagg: 1) Att ta ner flaggan. 2) Att kapitulera.
Stryka: Att backa med en åra.
Sträcka: Att segla bidevind en längre distans utan att behöva kryssa.
Stuert: Ansvarar för förråden ombord, i synnerhet proviant och färskvatten, men även annan utrustning. Kallas 'skaffare' på ett örlogsfartyg.
Stuva: Att packa eller lasta i något på sin rätta plats.
Stuvare: En hamnarbetare som sköter lastning och lossning av fartygets last.
Styckegods: Lös last som inte är packat i exempelvis tunnor eller liknande.
Styrbord: Fartygets högra sida om man står vänd mot fören. Personer av stånd och andra hedersgäster lägger som regel till på styrbords sida. På fartyg med bara en styråra så är denna placerad på styrbords sida.
Styrbords halsar: Man seglar för styrbords halsar då man har vinden in om styrbord.
Styrbords vakt: Den hälft av fartygets besättning som turas om med babords vakt med tjänstgöringen.
Styrfart: Den minsta fart som behövs för att fartyget skall gå att manövrera med roder eller styråra.
Styrmann: Den som ansvarar för fartyget styrning och ger order till besättningen. Verkställer det som kaptenen beslutar om och bestämmer om alla rutinåtgärder.
Styråra: En åra som primitiva fartyg styrs med. Sitter på styrbordssidans läring.
Styv: Hård (om vind).
Styvåla: Att dra åt tåg så hårt som möjligt.
Stång: 1) Ett rundhult som utgör en del av mastens överdel. 2) Ett mått som motsvarar tio fot (ca 3 meter).
Stämpla: Stötta eller fixera last för att hålla den på plats.
Stäv: Se 'förstäv'.
Stäva: Fartygets rörelse framåt.
Sunntält: Ett solskydd av segelduk spänt över däck.
Superkargör: Högste kargör ombord på ett fartyg.
Surra: Att binda fast något med tåg.
Svabb: En kvast eller trasa.
Svaj: Då ett fartyg eller en båt ligger förtöjd till en boj utan någon annan förtöjning.
Svinrygg: Då fören och aktern böjs upp under stor påfrestning. Motsatsen heter 'kattryg'.
Svär: 1) Grov. 2) Kraftig. 3) Tung.

Sydvart: I riktning åt söder.
Szandler: En cirefalisk handelsman som säljer förmödenheter till fartyg. Se även 'skeppsfunerare'.
Szutzeon: Den rikt utsmyckade och stora namnbräda som pryder cirefaliska fartyg. Placeras på akterspegel.
Sättning: Akterskeppets nedåtrörelse då fartyget stampar.
Ta hem: Se 'hala'.
Tackel: Se 'talja'.
Tackling: En samlingsbeteckning för det stående och löpande godset.
Tajta: Att dra åt tåg så hårt som möjligt.
Takalorrhampa: Fiberna från en bananväxten som används för att göra tågvirke av yttersta klass.
Talja: Ett hisstyg med block och tåg som används för att öka kraften på bekostnad av replängd.
Tamp: Änden på ett tåg. Betecknar ofta en hel lina om den inte är lång.
Teleskop: Se 'tubbikare'.
Thizer: Bazirkirakernas namn för: 1) Sjöorm, 2) Sjömän.
Tidvatten: Periodisk växling mellan högt och lågt vattenstånd. Lågvatten kallas 'ebb' och högvatten kallas 'flod'. På varje plats varierar tidvattnet två gånger per dygn. Halvdygnsdeltidvattnet är drygt 12 timmar. Nivåskillnaden är störst vid full- och nymåne, kallas 'springflod', och minst vid halvmåne, kallas 'nippflod'. Se även 'hamntid'.
Timglas: Tidmätare bestående av ett dubbelglas med en smal midja. Sand rinner genom midjan på en viss tid. Timglas som mäter 30 minuter används för att hålla reda på vaktpassen. Det finns också timglas som mäter en halv minut i samband med att loggen används.
Timmerman: En snickare som reparerar och underhåller skrovet, master och rundhult.
Tionde vägen: Urgammalt begrepp med innebörden att den tionde havsvägen skulle vara större och kraftigare än de nio föregående.
Tjocka: Tätt dimma.
Tombo: En sandbank som av väder och vind gjorts till landtunga mellan fastland och utanför liggande ö.
Ton: Se 'sabrisk ton'.
Topplanta: Tåg eller segel mellan rånocken och masttoppen som håller upp en rå.
Trad: En rutt eller en regelbundet återkommande färdväg. Speciellt då man pratar om handelsrutten.
Trall: (1) Durk av spjälvirke som läggs över luckorna. (2) Förvaringslåda.
Trimma: 1) Att lasta fartyg på rätt köl och justera djupgåendet för och akter. 2) Att justera seglen och råna.
Tropikerna: Området mellan vändkretsarna.
Tross: Tågvirke som slagits av tre parter.
Trossbotten: Ett inne i fartyget som befinner sig under vattenytan.
Tubbikare: Optiskt instrument för att se på avstånd.
Tullklarare: En hamnkontrollant som inspekterar gods som förs in i hamnen. Denna inspektion ligger till grund för tullen som debiteras.
Tunna: Behållare som rymmer 48 kannor (125 liter).
Tunnbindare: Ett annat namn på kyparen på ett fångstfartyg.
Tvårs: Riktning vinkelrätt mot fartygets längdlinje.
Tvårskepps: Se 'tvärs'.
Tåg: Tross, lina eller garn.
Tågvirke: Gemensamt namn för alla replagerivaror.
Tågända: Se 'tamp'.
Törn: Arbetsperiod till sjöss.
Törna in: Antingen att avsluta arbetspasset eller att krypa till kojs.
Törna till: Att påbörja sin vakt eller arbetspass.
Umbura: En stor enmastad tirakisk krigsgalär med ramm och enterbrygga. Längden kan variera från 27 till 37 meter.
Undanvindsvändning: Se 'gipa'.
Undermast: Ett långt runt timmerstycke som står upprätt på kölen eller däck.
Underskeppare: Andre rorsman på ett örlogsfartyg. Ej att förväxla med 'skeppare' (kaptenen på handelsfartyg).
Unfurt: Tirakiska ordet för babord.
Urukan: Tirakernas ord för storm.
Utkik: En person som håller uppsikt om nätterna på masttoppen, backen eller bogspröten.

Vackert: Vaksamt, lugnt och sansat.
Vaka: Då ett fartyg tar sjön mjukt utan att ta in vatten över relingen.
Vakt: 1) Dygnet är uppdelat i sex vakter som var och en består av åtta glas. 2) En indelning av besättningen, vanligen i babords vakt och styrbords vakt.
Vant: Kraftiga tåg som stödjer masten i tvärsiktningen. Kallas ibland 'sidostag'.
Varpa: Att förhåla ett fartyg med hjälp av varpankare.
Varpankare: Ett mindre ankar med tillhörande tross som exempelvis används vid förhållning av ett fartyg.
Varv: Ett ställe där fartyg och båtar byggs, riggas och repareras. Är ofta utrustade med brobänkar, kranar, stapelbädd och diverse annat. På större varv kan även tidvattendockor finnas.
Vattenliggare: Stora tunnor i vilka färskvatten förvaras nere i halskeppet.
Vattenlinje: Den linje på fartygets skrov från för till akter som går i vattenytan.
Veering: Då vinden vrids med sols. Sägs föreådar oväder på norra halvklotet.
Vevlingar: Linor som löper horisontellt mellan vant. Vevlingarna bildar en sorts repstege som används för att klättra upp i riggen.
Vidsträckt fart: Långväga sjöfart, i motsatsen till närsjöfart.
Vimpel: En lång spetsad flaggduk som hissas i masttoppen. En vimpel är ofta ett tecken att fartyget kommanderas av en kommandör eller amiral.
Vinda hem: Att med ankarspelet hiva in ankarkätting.
Vindögat: Den punkt på horisonten varifrån vinden tycks komma.
Vinfat: Behållare som rymmer två tunnor (250 liter).
Vrak: Skrovet av ett totalhavererat fartyg.
Vrakgods: Gods eller delar från ett fartyg som driver eller spolats iland.
Vrakplundrare: Folk som plundrar skeppsbrutna och vrak. Ibland tänder de falska eldar för att locka förbipasserande i fördärvet.
Vågbrytare: En pir eller stenkonstruktion som skyddar en hamn från sjögång.
Vågdal: Området mellan två vågtoppar.
Vågridare: Ett mellanstort handelsfartyg som är utrustat med två eller tre master.
Väbel: Ordningssmannen ombord. Utdelar bestraffningar, speciellt kroppsstraff. På örlogsfartyg kallas väbelen för 'profoss'.
Väderdäck: Det översta däck på fartyget som skyddar mot regn och översköljande sjöar.
Vändkretsarna: De två cirkellarna på Mundana som är parallella med ekvatorn. Ligger på 25° norr och 25° söder om ekvatorn. Vid sommar- och vintersolstånd står solen vid sann middag i zenit över norra respektive och södra vändkretsarna.
Västvart: I riktning åt väster.
Zephyros: Västanvinden.
Ämning: Markering på utsidan av skrovet som anger fartygets djupgåendet.
Änterkrok: En kastkrok som används vid bordning av ett fiendligt fartyg.
Änternät: Ett nät uppspant över mellandäck avsett att försvåra bordning. Då skeppet sjunker kan dock detta nät ställa till betydande problem för besättningen.
Äntra ett skepp: Att ta sig ombord på ett fiendligt skepp över relingen, ifrån riggen eller från bogspröten.
Öppen vind: Situationen då man kan segla utan att behöva segla bidevind.
Örlogsfartyg: Ett krigsfartyg. Kommer från det tirakiska ordet 'oorlog' som betyder krig eller sjöräd.
Örlogsman: 1) Besättningsman på ett örlogsfartyg. 2) Ett örlogsfartyg.
Över allt!: Ett kommando som används då allt manskapet måste upp på däck.
Överbyggnad: En hytt ovan däck.
Överdäck: Se 'väderdäck'.
Överhållning: Våldsam rullning åt ena sidan.
Överhållsväder: Så dåligt väder att fartyget inte kan fortsätta med bibehållen kurs och fart.
Överhäng: Den del i fören och aktern som skjuter ut utanför den punkt där stäven möter vattenlinjen.
Överskeppare: Förste rorsman på ett örlogsfartyg.

KAPITEL TRETTON

SJÖKORT



MED ETT ÖVERLÄGSET flin drog handelsmannen upp ett sjökort ur ett läderfodral. "Så ni letar efter ett sjökort till Thalamurs västkust säger ni, inte lätt att få tag på men jag har ett här". Med flinka fingrar rullade handelsmannen ut sjökortet. "Har ni sett ett sådant vackert och precist sjökort? ...Nä just det, tänkte väl det!"

Jac studerade kartan och tittade sedan upp på handelsmannen och sade: "Detta kort är felaktigt."

"Felaktig... FELAKTIG! Skulle jag sälja en felaktig karta! Minst sagt upprörande." utropade handelsmannen. "Kartan visar alla grund, alla hamnar, alla områden där det finns gott om halkyoner och jättebläckfiskar. Titta bara på alla fina bilder."

"Det säger jag inte emot", sade Jac.

"Vad är det då?" fräste handelsmannen.

"Kartan är inte över Thalamurs västkust," svarade Jac lakoniskt.

"Inte?" svarade handelsmannen en smula mer försonligt och synade kartan "Är ni helt säkra på det?"

"Ja," suckade Jac, "Det där föreställer Consabers östkust, ett flertal av städerna är till och mer utmärkta."

"Hoppsan, så pinsamt, jag måste tagit fram fel sjökort", handelsmannen började frenetiskt rota bland allehanda behållare "Jag vet att den skall finnas här någonstans."

Jac insåg nu att det skulle ta lång tid att få fram ett tillräckligt bra sjökort över Thalamur.

SJÖKORT OCH RUTTBOKEN

SJÖKORTEN I DETTA kapitel har olika områden markerade. För varje område finns speciell information i ruttboken (tabell SP-48). Denna information är primärt till för spelledaren. Om rollpersonen äger ruttböcker eller sjökort som beskriver det aktuella området bör spelledaren ge information till spelaren om det aktuella området.

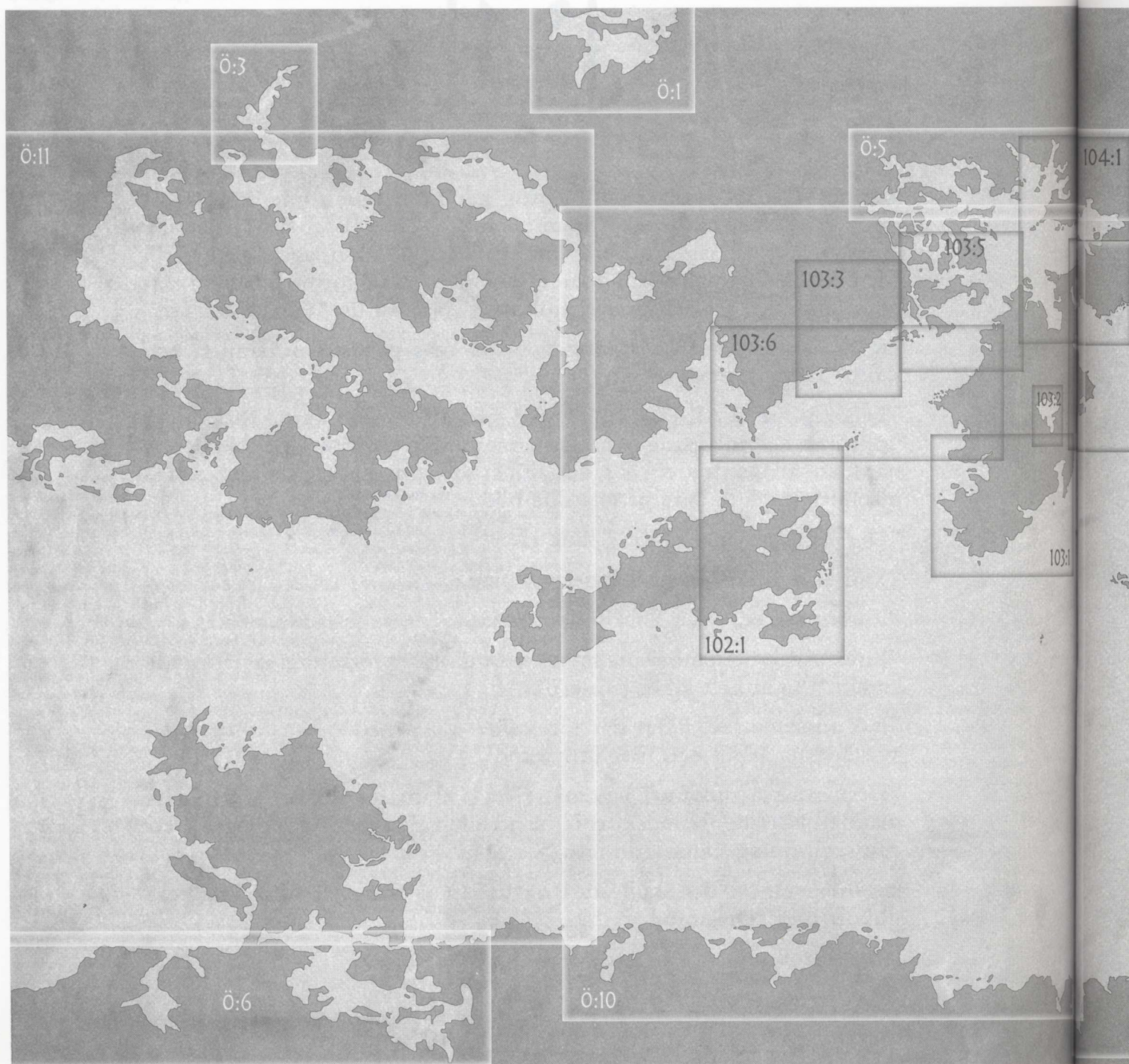
Översiktskartor och detaljkort

På kartan nedan visas hela Mundana. På denna karta anges också över vilka områden de olika sjökorten täcker. Det finns två olika typer av sjökort: översiktskort (med stor skala) och detaljerade sjökort (med liten skala). På de sistnämnda finns också alla hamnstäder som finns med i hamntabellen (tabell SP-36). Sjökorten numreras genom att ange dess sidnummer och nummer på sidan.

Exempel:

Nr	Vind	Våg	Ström	Sikt	Grund
66	SO±0(0)	-1	SO+1	+10	Ob1T6

Området (nr 66) är Takalorrsundet. Den förhärskande vindriktningen är från sydost (SO). Vindstyrkemedikationen är ±0. Vindriktningsstabiliteten är 0. Våghöjden modifieras med -1. Strömmen går åt sydöst. Slaget för siktförhållande modifieras med +10. Den grundläggande risken för grundstötning är Ob1T6.



Mall för ruttboken

I ruttboken (som börjar på nästa sida) beskrivs varje område enligt följande mall:

Nr: Här anges numret för området på sjökorten.

Vind: Här anges tre värden som används för att avgöra vinden. Bokstäverna anger den förhärskande vindriktningen (se tabell SP-3). Siffran med plus eller minus är vindstyrke-modifikationen (se tabell SP-1). Siffran inom parentes är vindens stabilitet (se tabell SP-4).

Våg: Här anges modifikationen som används på våghöjs-tabellen (tabell SP-5).

Ström: Här anges om strömförhållandena i området. Bokstäverna anger den strömmens riktning (se tabell SP-3 för vad förkortningarna betyder). Siffran anger strömmens fart i knop. Om "TV" anges inom parentes så betyder detta att strömmen går i den angivna riktningen då tidvattnet stiger. Då tidvattnet sjunker så går strömmen med samma fart i motsatt riktning. Vid låg- och högvatten finns ingen ström.

Sikt: Här finns en modifikation som används på tabellen för siktförhållande (tabell SP-7).

Grund: Den grundläggande svårigheten enligt tabell SP-17. Se sidan 18 för mer info. Ett streck ("—") betyder det att det inte finns någon risk för grundstötning.

MUNDANA

Circumglobal



Nr	Vind*	Våg	Ström**	Sikt	Grund
1	N+3(3)	±0	–	+30	Ob1T6
2	NO+1(0)	–1	N+4(TV)	+30	Ob2T6
3	NO±0(0)	–1	N+2(TV)	+30	Ob2T6
4	V+1(2)	±0	N+2(TV)	+10	Ob1T6
5	NV+1(2)	±0	V+2(TV)	+10	Ob1T6
6	V+1(2)	±0	O+2	+20	Ob1T6
7	V+1(2)	±0	O+3	+20	Ob1T6
8	NV+1(1)	±0	–	+20	Ob2T6
9	V+1(1)	±0	–	+40	Ob2T6
10	NV±0(1)	–1	–	+10	Ob1T6
11	SV+1(3)	+1	–	±0	Ob1T6
12	SV+1(1)	+1	–	±0	Ob1T6
13	SV+1(3)	+1	N+2	±0	Ob1T6
14	SV+1(1)	±0	SO+2	+20	Ob1T6
15	SV+1(3)	+1	–	+20	Ob2T6
16	SV+1(1)	+1	–	+20	Ob1T6
17	SV±0(2)	±0	–	±0	Ob2T6
18	V±0(3)	±0	V+1(TV)	+20	Ob1T6
19	S±0(1)	–1	–	±0	Ob1T6
20	V±0(1)	–1	–	±0	Ob1T6
21	SV+1(3)	±0	N+3(TV)	±0	Ob1T6
22	S+1(2)	±0	N+5(TV)	±0	Ob1T6
23	S+1(1)	±0	N+3(TV)	±0	Ob1T6
24	SV+1(1)	+1	–	±0	Ob1T6
25	SV±0(1)	–1	–	±0	Ob1T6
26	SV±0(1)	±0	–	±0	Ob1T6
27	SV±0(1)	+1	–	±0	Ob1T6
28	V±0(0)	±0	NV+2	+10	Ob1T6
29	SV±0(1)	±0	NV+3	±0	Ob1T6
30	SV±0(0)	+1	–	+10	Ob1T6
31	S±0(0)	+1	SO+1(TV)	+20	Ob2T6
32	SV±0(2)	±0	SV+2	+20	Ob2T6
33	SV±0(1)	±0	–	±0	Ob2T6
34	SV±0(0)	±0	–	+10	Ob2T6
35	SV±0(2)	±0	SV+2(TV)	+10	Ob1T6
36	V±0(2)	±0	V+3(TV)	+20	Ob3T6
37	SV±0(0)	+1	SV+1	+30	Ob1T6
38	V±0(0)	+1	SV+1	+30	Ob1T6
39	SV±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
40	V±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
41	S–2(3)	±0	–	±0	Ob1T6
42	NV–2(3)	+1	–	+10	Ob1T6
43	SV–0(2)	+1	–	+10	Ob2T6
44	SV±0(2)	±0	–	+10	Ob2T6
45	SV±0(2)	±0	–	+20	Ob1T6
46	SV±0(1)	+1	–	±0	Ob1T6
47	SV±0(1)	+1	–	±0	Ob1T6
48	SV±0(2)	±0	N+2(TV)	±0	Ob1T6
49	V±0(0)	±0	V+1	+20	Ob1T6
50	SV±0(2)	+1	–	±0	Ob2T6
51	S+1(0)	±0	SV+6(TV)	±0	Ob3T6
52	S+1(0)	+1	SV+2	+10	Ob1T6
53	SV+1(0)	±0	–	±0	Ob2T6
54	SV+1(0)	+1	V+1	+10	Ob1T6
55	S+1(0)	+1	–	±0	Ob1T6
56	S+1(1)	+1	N+2(TV)	±0	Ob1T6
57	S+1(0)	+1	–	±0	Ob1T6
58	SV+1(0)	+1	–	±0	Ob1T6

Nr	Vind*	Våg	Ström**	Sikt	Grund
59	S+1(0)	+1	O+2	+10	Ob1T6
60	SV+1(1)	±0	–	+40	Ob2T6
61	S+1(0)	±0	–	±0	Ob1T6
62	NV–1(3)	±0	NV+2(TV)	+10	Ob1T6
63	SO+1(0)	±0	–	±0	Ob1T6
64	S+1(1)	+1	N+1	±0	Ob1T6
65	SO+1(1)	+1	–	+10	Ob1T6
66	SO±0(0)	–1	SO+1	+10	Ob1T6
67	S+1(0)	±0	V+3(TV)	+20	Ob2T6
68	S+1(1)	±0	–	±0	Ob1T6
69	S+1(0)	±0	–	±0	Ob1T6
70	S+1(0)	+1	–	±0	Ob1T6
71	S+2(0)	+2	O+1	+10	Ob1T6
72	S+2(0)	+2	–	±0	Ob1T6
73	S+2(0)	+2	O+1	+10	Ob1T6
74	S+1(0)	±0	–	+20	Ob2T6
75	SO+1(0)	±0	SO+2(TV)	+10	Ob2T6
76	S+1(1)	+1	N+1(TV)	±0	Ob2T6
77	S+1(1)	±0	–	±0	Ob1T6
78	O±0(0)	±0	V+2(TV)	+10	Ob2T6
79	NO±0(1)	±0	SV+3	+30	Ob2T6
80	NO±0(1)	+1	SV+2	+10	Ob1T6
81	NO±0(1)	±0	–	±0	Ob3T6
82	N±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
83	NO±0(2)	+1	–	+20	Ob1T6
84	NO±0(0)	+1	NO+2	+20	Ob2T6
85	NO±0(0)	+1	–	+10	Ob1T6
86	NO±0(0)	±0	S+2	+40	Ob1T6
87	N–1(0)	–1	N+5(TV)	+10	Ob1T6
88	NO±0(1)	+1	–	±0	Ob1T6
89	NO±0(1)	+1	NO+1	+10	Ob1T6
90	NO±0(1)	+1	–	±0	Ob1T6
91	NO±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
92	NO+1(1)	+2	–	±0	Ob1T6
93	N±0(2)	±0	S+1	+10	Ob1T6
94	NO±0(2)	+1	NV+3(TV)	±0	Ob2T6
95	NO±0(2)	+1	N+1(TV)	±0	Ob1T6
96	NO–1(0)	–1	–	+10	Ob1T6
97	NO±0(1)	±0	–	±0	Ob2T6
98	NO±0(2)	±0	–	+20	Ob3T6
99	NO±0(1)	±0	NV+3(TV)	+10	Ob1T6
100	NO±0(0)	±0	Nv+2(TV)	+10	Ob1T6
101	NO±0(2)	±0	–	±0	Ob1T6
102	O+1(3)	+1	–	±0	Ob1T6
103	O+1(2)	±0	–	±0	Ob2T6
104	NO+1(4)	±0	V+2(TV)	±0	Ob1T6
105	NO+1(3)	±0	SV+3	+40	Ob2T6
106	O+1(4)	+1	–	±0	Ob1T6
107	O+2(3)	+2	O+1	+10	Ob1T6
108	O+2(3)	+2	V+2	+10	Ob1T6
109	O+1(2)	±0	SV+2	+10	Ob2T6
110	NO+1(2)	+1	–	±0	Ob1T6
111	O+2(3)	+2	NO+1	+10	Ob1T6
112	O+2(3)	+2	O+1	+10	Ob1T6
113	O+2(3)	+2	SO+1	+10	–
114	O+1(2)	+1	–	±0	Ob1T6
115	O+1(4)	±0	SO+1	+10	Ob1T6
116	O+1(4)	+1	–	±0	Ob1T6

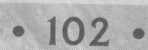
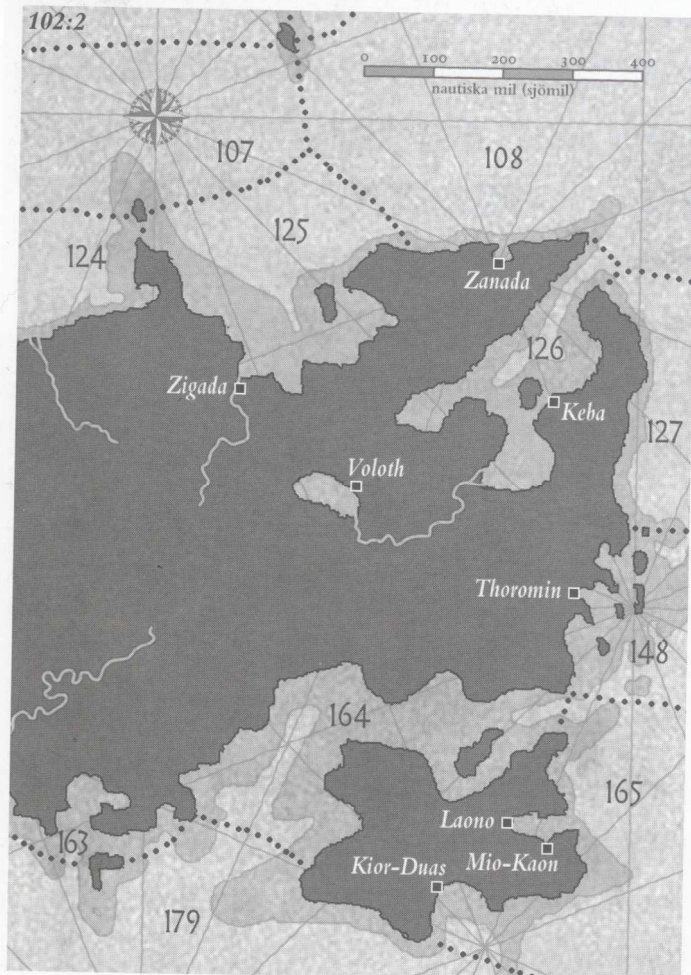
Nr	Vind*	Våg	Ström**	Sikt	Grund
117	O+1(2)	±0	–	±0	Ob1T6
118	O+1(2)	±0	–	+20	Ob1T6
119	O+1(4)	+1	O+1	+10	Ob2T6
120	O±0(2)	+2	–	+10	Ob1T6
121	O–1(3)	+1	–	+20	Ob1T6
122	O–1(2)	+1	–	+10	Ob1T6
123	O–1(1)	+1	–	+10	Ob1T6
124	O–1(1)	+1	NO+1	+20	Ob1T6
125	O–1(2)	+1	–	+10	Ob1T6
126	NO–1(1)	±0	SV+4(TV)	+10	Ob2T6
127	O–1(2)	+1	–	+10	Ob1T6
128	O–1(3)	+1	–	+10	Ob1T6
129	O–1(3)	+1	–	+10	Ob1T6
130	O–1(3)	+1	N+1	+20	Ob1T6
131	O–1(1)	±0	–	+10	Ob1T6
132	O–1(1)	±0	–	+10	Ob2T6
133	O–1(3)	±0	–	+10	Ob2T6
134	O–1(3)	+1	SO+1	+30	Ob1T6
135	O–1(3)	+1	–	+20	Ob1T6
136	O–1(2)	+1	–	+10	Ob1T6
137	O–1(1)	+1	V+1	+20	Ob2T6
138	SO–1(2)	±0	NV+2	+20	Ob2T6
139	O–1(2)	±0	–	+10	Ob1T6
140	O–1(2)	±0	–	+10	Ob1T6
141	O–1(1)	±0	N+4(TV)	+10	Ob1T6
142	O–1(1)	+1	NO+1	+20	Ob2T6
143	O+2(3)	+2	O+1	+10	–
144	O+2(3)	+2	O+1	+10	–
145	O+1(4)	+1	O+1	+10	Ob2T6
146	O+2(3)	+2	–	±0	Ob2T6
147	O+1(4)	+1	O+1	+10	Ob2T6
148	O+2(3)	+2	–	±0	Ob3T6
149	O+2(3)	+2	–	±0	Ob1T6
150	O+2(3)	+2	–	±0	Ob1T6
151	O+1(3)	±0	–	±0	Ob1T6
152	O+1(4)	±0	–	±0	Ob2T6
153	O+1(2)	±0	–	±0	Ob2T6
154	O+1(3)	±0	–	±0	Ob2T6
155	O+2(3)	+2	–	±0	–
156	O+1(2)	±0	NV+1	+30	Ob1T6
157	O+1(2)	±0	N+2(TV)	±0	Ob1T6
158	O+1(2)	+1	NV+1	+20	Ob2T6
159	SO+1(1)	+2	–	±0	–
160	SO+1(1)	+2	–	±0	–
161	S+1(1)	+2	SV+1	+10	–
162	SO±0(0)	+1	–	+10	Ob1T6
163	SO±0(2)	+1	–	+20	Ob3T6
164	SO±0(2)	±0	V+2(TV)	+20	Ob2T6
165	SO±0(2)	+1	–	±0	Ob1T6
166	SO+1(1)	+2	V+1	+10	–
167	SO±0(2)	+1	–	±0	Ob1T6
168	O±0(1)	±0	V+2(TV)	±0	Ob1T6
169	SO±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
170	SO+1(1)	+2	V+1	+10	–
171	SO±0(1)	+1	–	+20	Ob2T6
172	SO±0(0)	+1	–	+10	Ob1T6
173	SO±0(0)	±0	–	+10	Ob1T6
174	SO±0(2)	+1	–	±0	Ob2T6

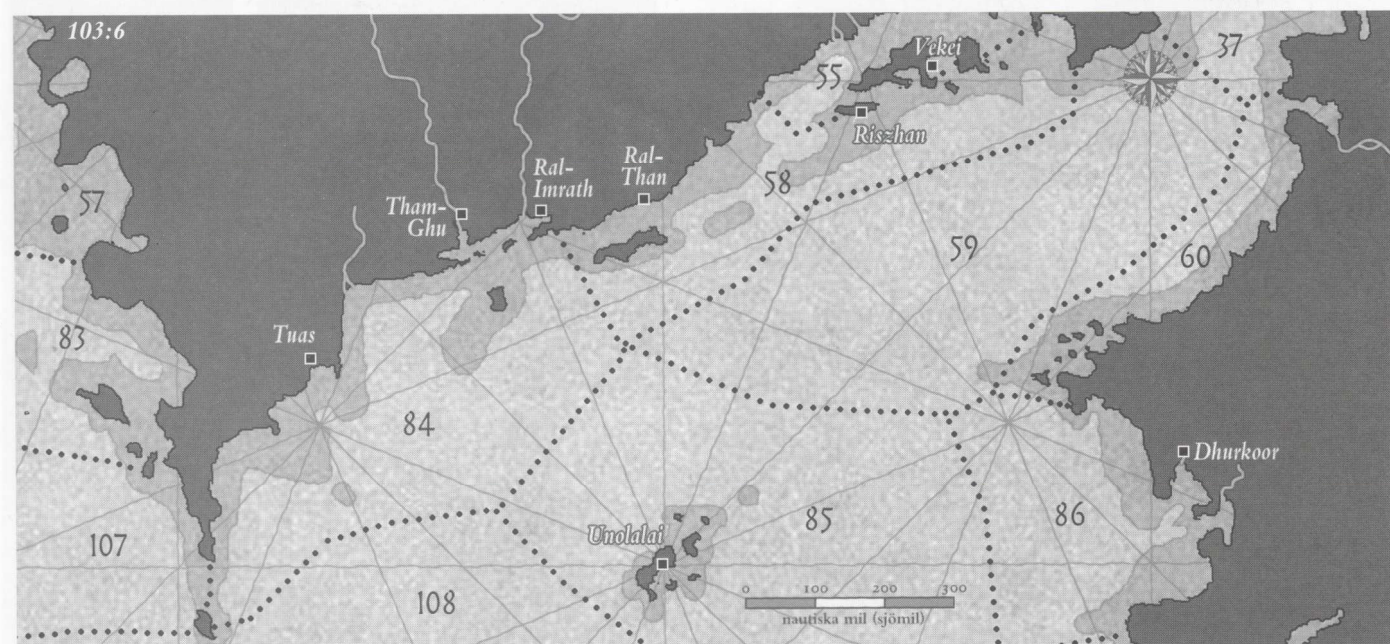
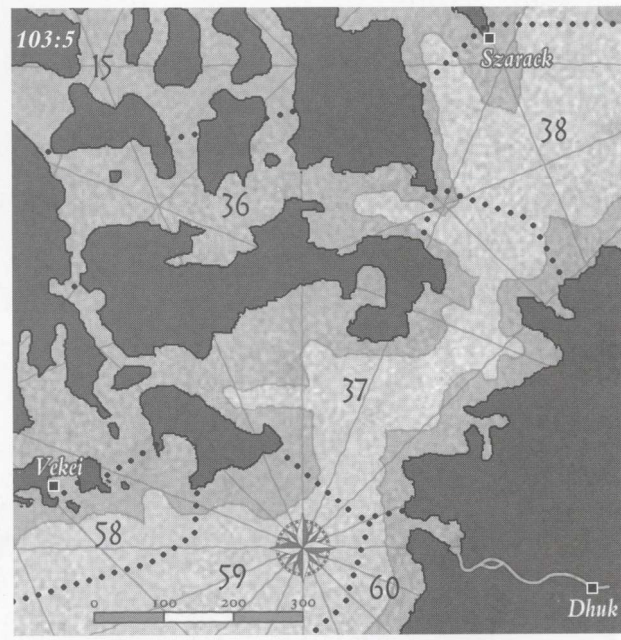
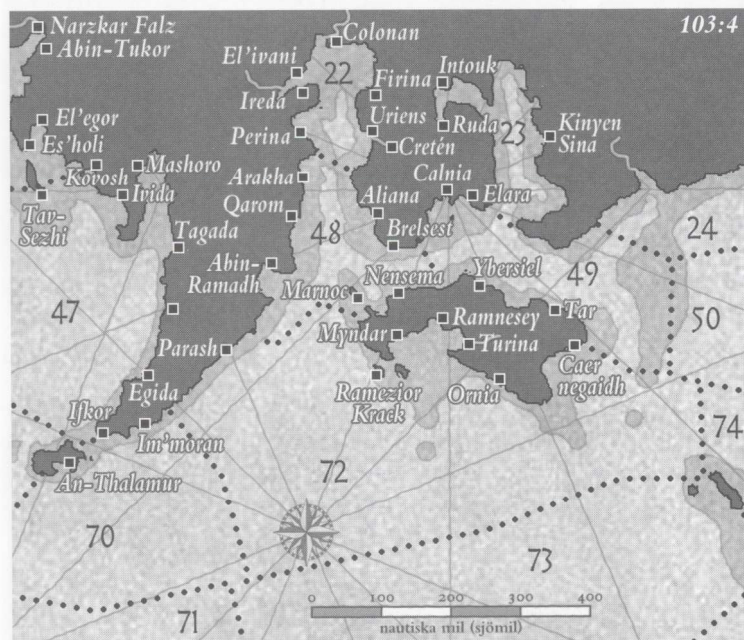
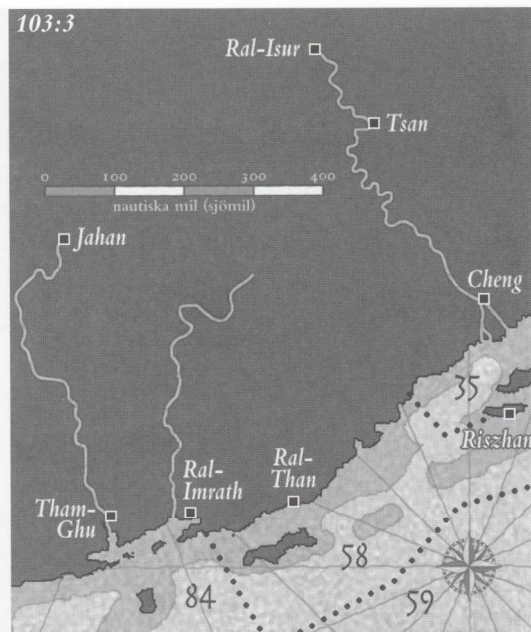
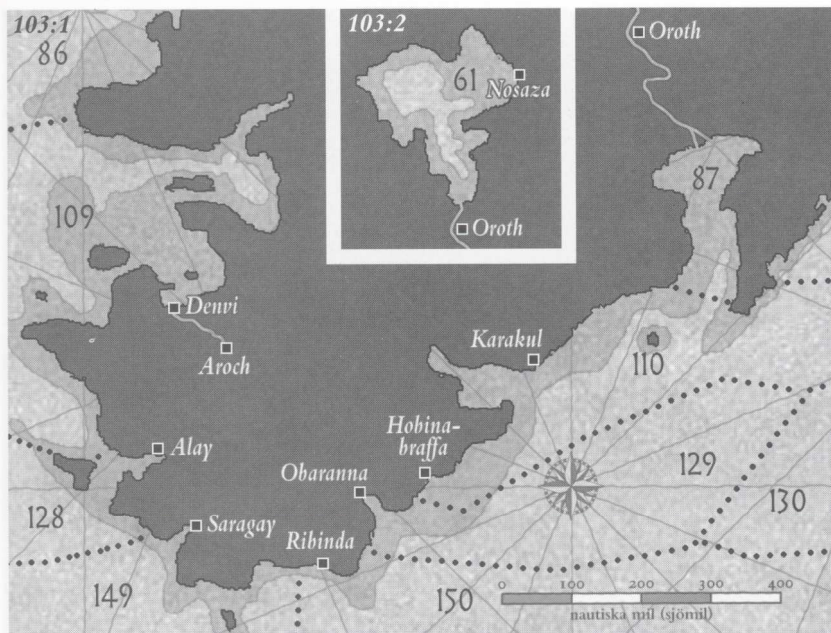
Nr	Vind*	Våg	Ström**	Sikt	Grund
175	N+2(0)	+2	V+1	+10	–
176	N+2(0)	+2	V+1	+10	Ob2T6
177	N+2(0)	+2	V+1	+10	–
178	N+1(0)	±0	–	±0	Ob1T6
179	N+1(1)	±0	–	±0	Ob1T6
180	N+2(0)	+1	V+1	+10	–
181	N+2(0)	+2	V+2(TV)	+30	Ob1T6
182	NO+1(–1)	+1	–	+10	Ob1T6
183	N+1(1)	+1	–	±0	Ob1T6
184	N+2(0)	+2	–	±0	Ob1T6
185	N+1(0)	+1	V+1	+10	Ob1T6
186	NV+2(1)	+2	NV+1	+20	Ob1T6
187	NV+1(1)	+1	–	±0	Ob1T6
188	NV+2(1)	+2	–	±0	–
189	NV+2(1)	+2	–	±0	–
190	NV+2(1)	+1	V+2(TV)	+30	Ob2T6
191	NV+2(1)	+2	N+1	+20	–
192	NV+1(0)	±0	–	+30	Ob1T6
193	NV+2(1)	+2	–	±0	–
194	N+3(2)	+2	NV+2	+20	Ob1T6
195	NV+2(1)	+1	SO+1	+10	Ob1T6
196	NV+2(3)	±0	–	±0	–
197	NV+3(2)	+2	–	±0	–
198	NV+3(2)	+2	NO+1	+20	–
199	NV+3(2)	+2	NO+1	+30	–
200	NV+3(2)	+2	–	±0	–
201	NV+3(2)	+2	N+1	+20	–
202	V+3(1)	+1	–	±0	Ob1T6
203	NV+3(3)	±0	NV+4	+30	Ob2T6
204	V+3(1)	±0	SO+1	+10	Ob1T6
205	V+4(2)	+2	O+1	+10	–
206	V+4(2)	+2	O+1	+10	–
207	V+4(2)	+2	NO+1	+20	–
208	V+4(2)	+2	–	±0	–
209	V+4(2)	+2	O+1	+10	–
210	V+4(2)	+2	O+1	+10	–
211	SO+3(1)	±0	O+2	+20	Ob2T6
212	SO+3(2)	±0	V+2(TV)	+20	Ob2T6
213	O+3(0)	±0	V+2(TV)	+20	Ob2T6
214	SO+3(0)	±0	SO+2(TV)	+20	Ob2T6
215	SO+3(2)	±0	SV+2(TV)	+10	Ob2T6
216	SO+3(0)	+1	O+1	+30	Ob1T6
217	SO+3(1)	±0	O+1	+20	Ob1T6
218	SO+3(0)	+1	O+1	+30	–
219	O+3(0)	±0	–	+30	Ob1T6
220	SO+3(0)	+1	–	+20	Ob1T6
221	SO+3(1)	±0	–	+10	Ob1T6
222	SO+3(3)	±0	–	+20	Ob1T6
223	S+3(2)	±0	S+3(TV)	+20	Ob3T6
224	SO+3(3)	±0	–	+30	Ob2T6
225	SO+3(3)	±0	–	+50	Ob3T6
226	O+3(1)	±0	–	+20	Ob1T6
227	SO+3(3)	±0	–	+20	Ob1T6
228	SO+3(1)	±0	–	+20	Ob1T6
229	SO+3(2)	±0	SO+2(TV)	+50	Ob2T6

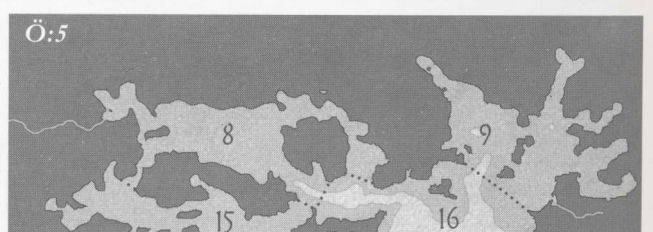
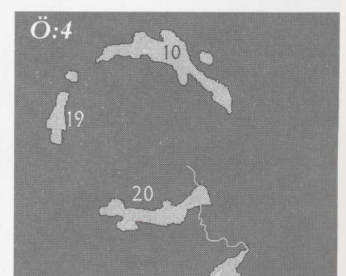
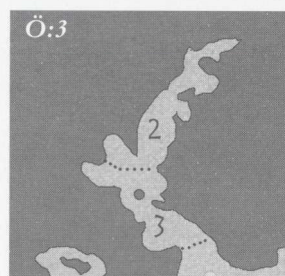
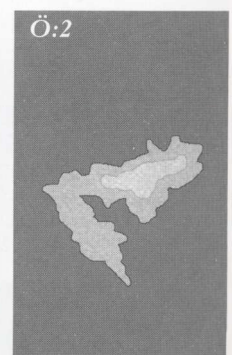
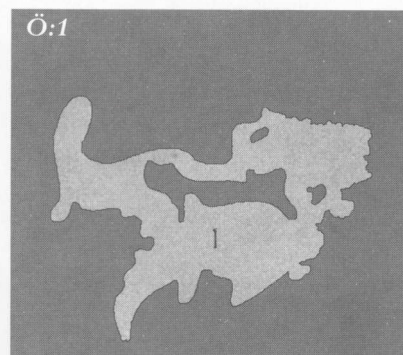
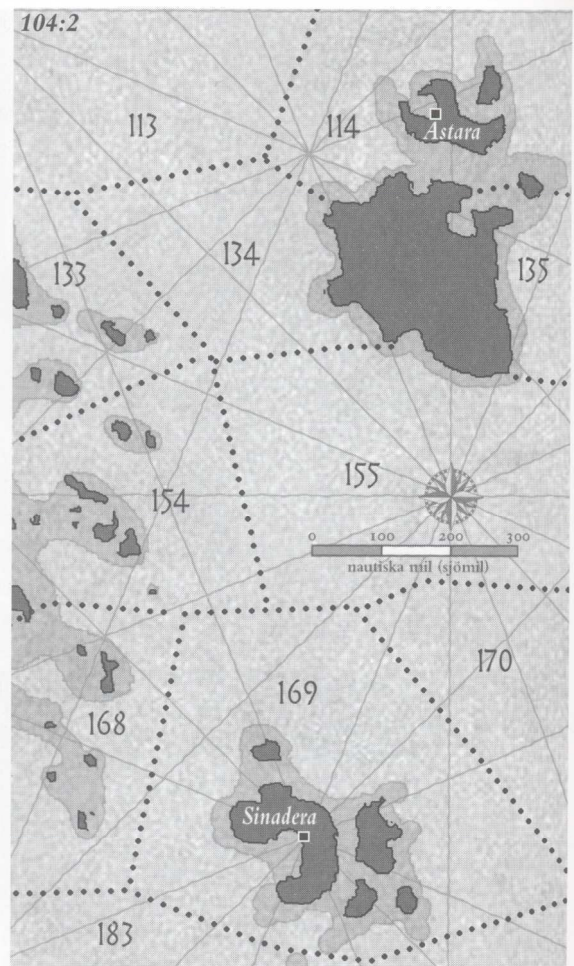
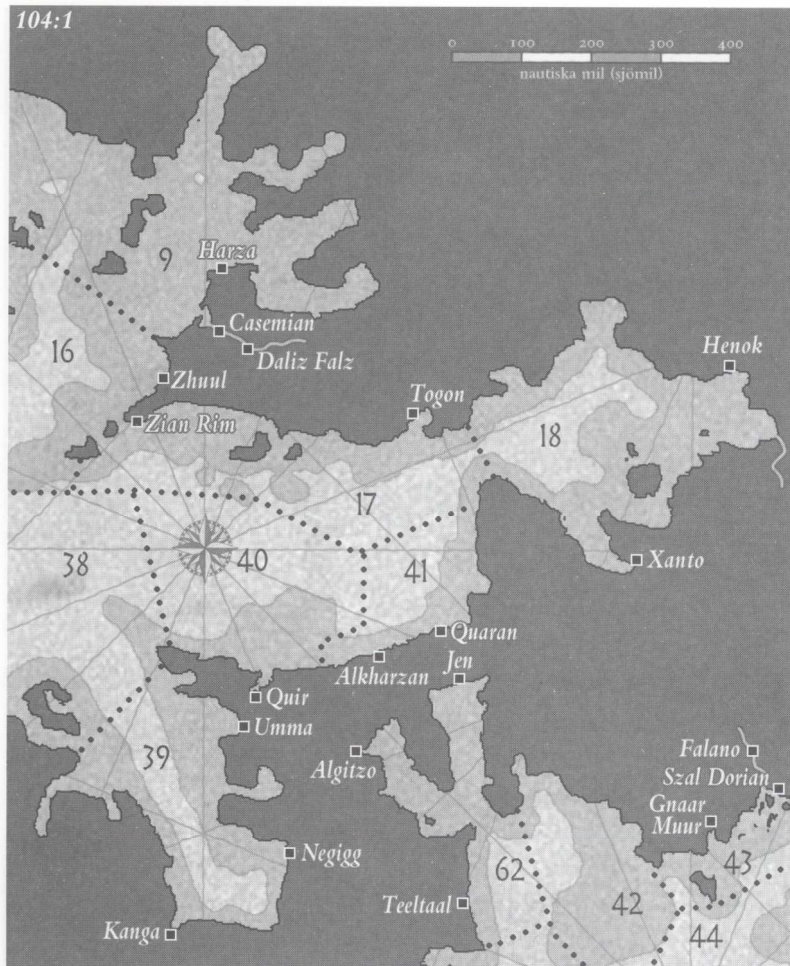
* Anges med riktning varifrån vinden kommer.

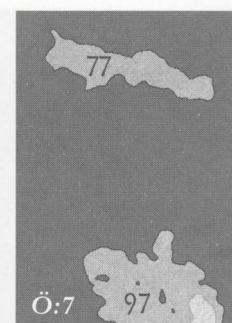
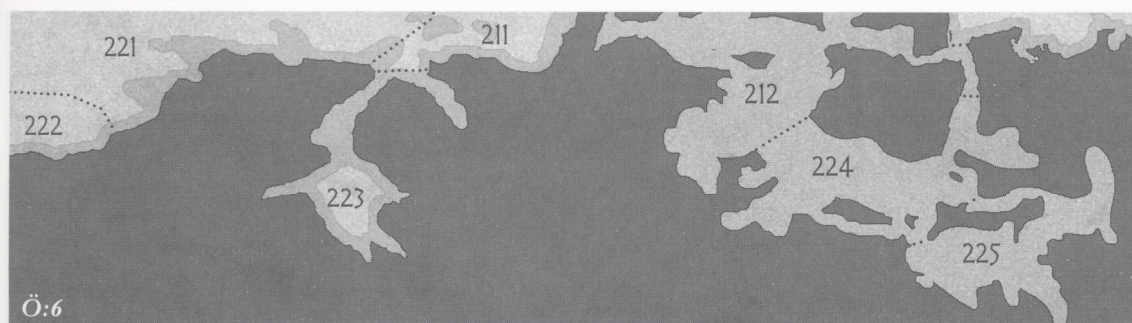
** Anges med riktning vart strömen går.

Tabell SP-48: Ruttboken. Se sidan 99 för förklaringar.



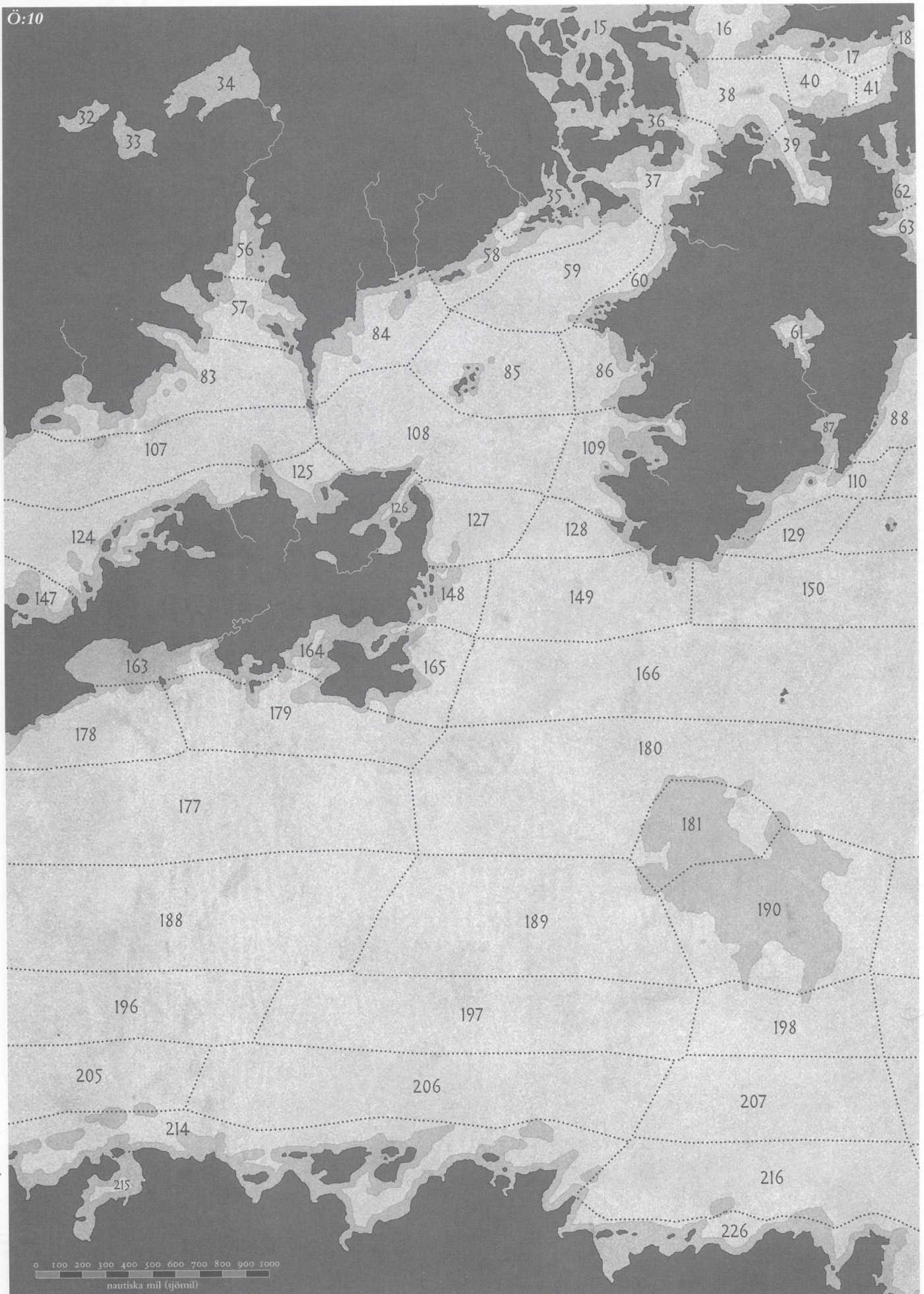




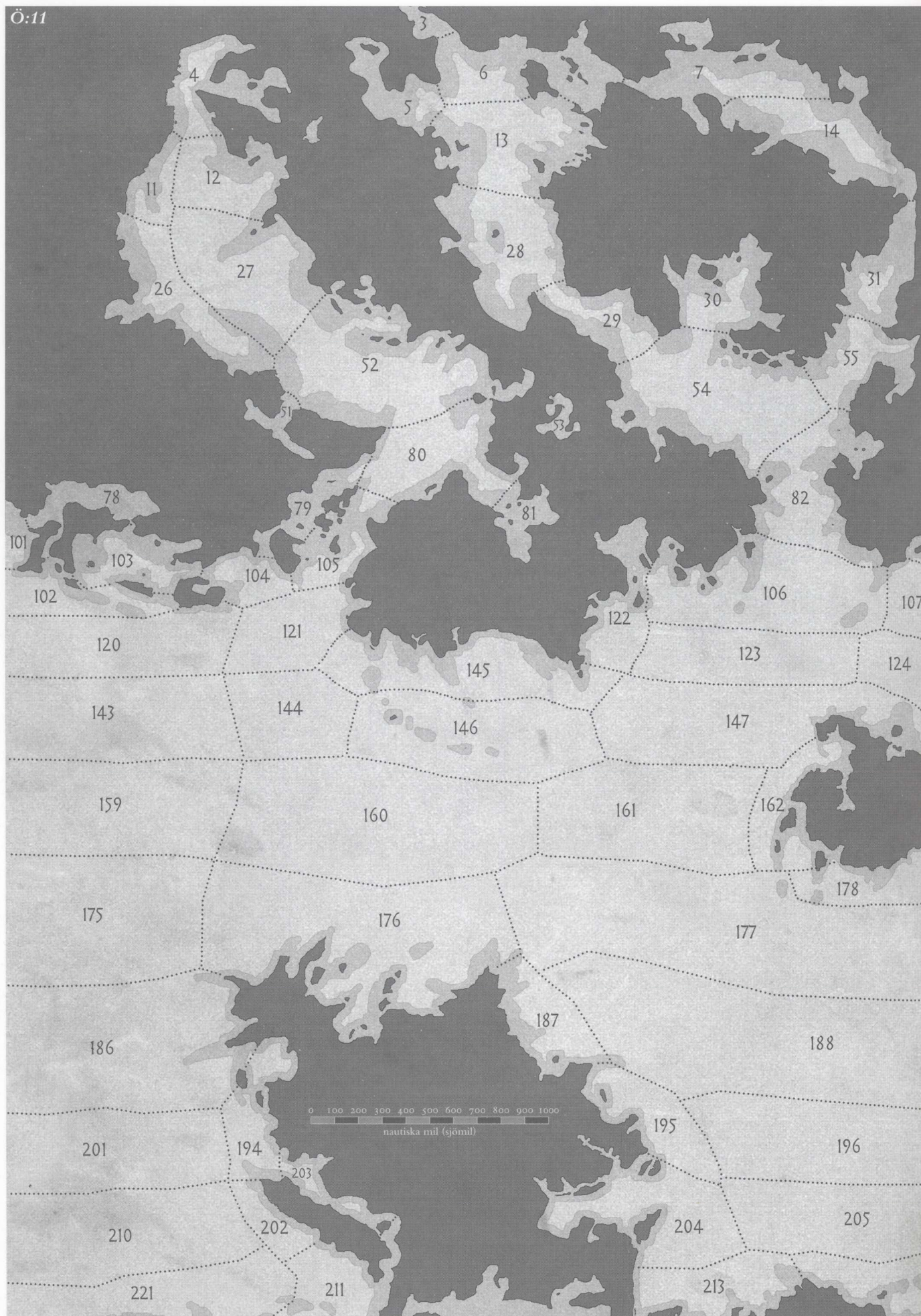




Ö:10



Ö:11



Fartygsformulär

Ägare:

Kapten:inköpspris:Antal master:

Bredd:

Djupgående:

Dräktighet:

Lastdryghet:

Besättning:

Sjövärdighet:

Speciella egenskaper:

Registrering

[illegible]

Extra utrustning

[illegible][illegible]

Besättning gemensamma färdighet:-

[illegible][illegible][illegible]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	46
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

Besättningslista

Fartygets namn:

Kapten:

Registrering:

Ägare:

Ordinarie bemanning:

Nuvarande bemanning:

Ordinarie
roddare:

Nuvarande roddare

[illegible]

gemensam
färdighet:

Total
hyra:

**Totalt antal
andelar:**

Ej utbetald
vinst:

Konossement

Kargör:

Effekt av överlast:

[illegible]

Lån och räntor

Loggbok

Fartygets namn:

Månad:

Kapten:

Ägare:

År:

1, söndag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

2, måndag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

3, tisdag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

4, onsdag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

5, torsdag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

6, fredag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

7, lördag, fullmåne

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

8, söndag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

9, måndag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

10, tisdag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

11, onsdag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

12, torsdag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

13, fredag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

14, lördag, avtagande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

15, söndag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

16, måndag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

17, tisdag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

18, onsdag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

19, torsdag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

20, fredag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

21, lördag, nytändning

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

22, söndag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

23, måndag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

24, tisdag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

25, onsdag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

26, torsdag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

27, fredag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

28, lördag, växande

Vind:
Vågor:Position:
Kurs:
Fart:

SJÖFARARE & PIRATER

Sjöfurst Tzilan Balozin spanade nöjt ut över barbords reling. De sabriska örlogsskeppen var fångade i en sinnrik fälla och gjorde fruktlösa försök att bryta sig ut. Deras flaggskepp stod redan i lågor och sjönk långsamt med en bolmande rökpelare.

"Beordra tirakerna att anfalla den tremastade karacken", sade han till sin sekond. Sekonden såg till att ordern förmedlades till den tirakiska galären med en förutbestämd flaggsignal. Samtidigt som tirakerna långsmala umbura tog sikte på karacken gav Tzilan order om att hans skepp skulle ge sig in i striden med de kvarvarande sabrierna.

Sekonden tog sikte på en sabrisk kagge som lyckats manövrera sig ur fällan och nu var på väg bort från striden. Dess segel var dock skadade och den skulle inte kunna undkomma det cirefaliska fartyget, som dessutom hade de taktiska övertaget av att befinna sig i lovart.

De seglade förbi karacken och marinkåristerna besköt den med ett regn av pilar. Fiendskeppet besvarade pilregnet halvhjärtat – de var tvungna att koncentrera sin uppmärksamhet mot tirakerna som med full kraft hade rammat dem.

"Förbered bordning," sade Tzilan med lugn röst till sin sekond. Ordern vidarebefordrades med sedvanlig snabbhet. Det visade sig dock att ordern inte behövde utföras eftersom den sabriska kaggen hissade vitt flagg och drejade bi.

"Utmärkt", sade Tzilan. "Jag drar mig tillbaka under däck. Se till att rensa upp här." Sekonden harklade sig. "Fångarna, ers nåd, vad skall vi göra med dem?"

Tzilan stannade upp en smula överrumplad. Han funderade ett ögonblick och sedan spred sig ett leende över hans ansikte. "Jag har hört sägas att man får väl betalt för friska och starka slavar i Múhad så här års – slå dem i bojar!"

SJÖFARARE & PIRATER ÄR en saltstänkt modul till Eon som handlar om sjöfart, navigation, fartygstyper, skeppsbygge, hamnar, sjömän, pirater, smugglare, handel och sjöstrid. Regler finns för samtliga dessa ämnen. Dessutom finns en mängd äventyrsuppslag och intressanta personer som gör modulen ännu mer användbar. I slutet av boken finns också detaljerade sjökort över Mundanas mest trafikerade farvatten. Som komplement finns också en lista på alla större hamnstäder i Mundana.

Eon är ett rollspel från:



Copyright © 2003 Carl Johan Ström.
Konstruktion: Carl Johan Ström, Dan Johansson.

Omslagsbild: Ivan Aivazovsky.

För att kunna använda denna bok måste du ha tillgång till Eons grundregler.

#5018

