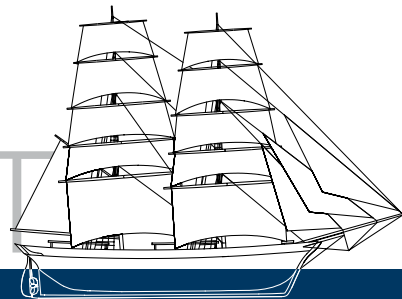
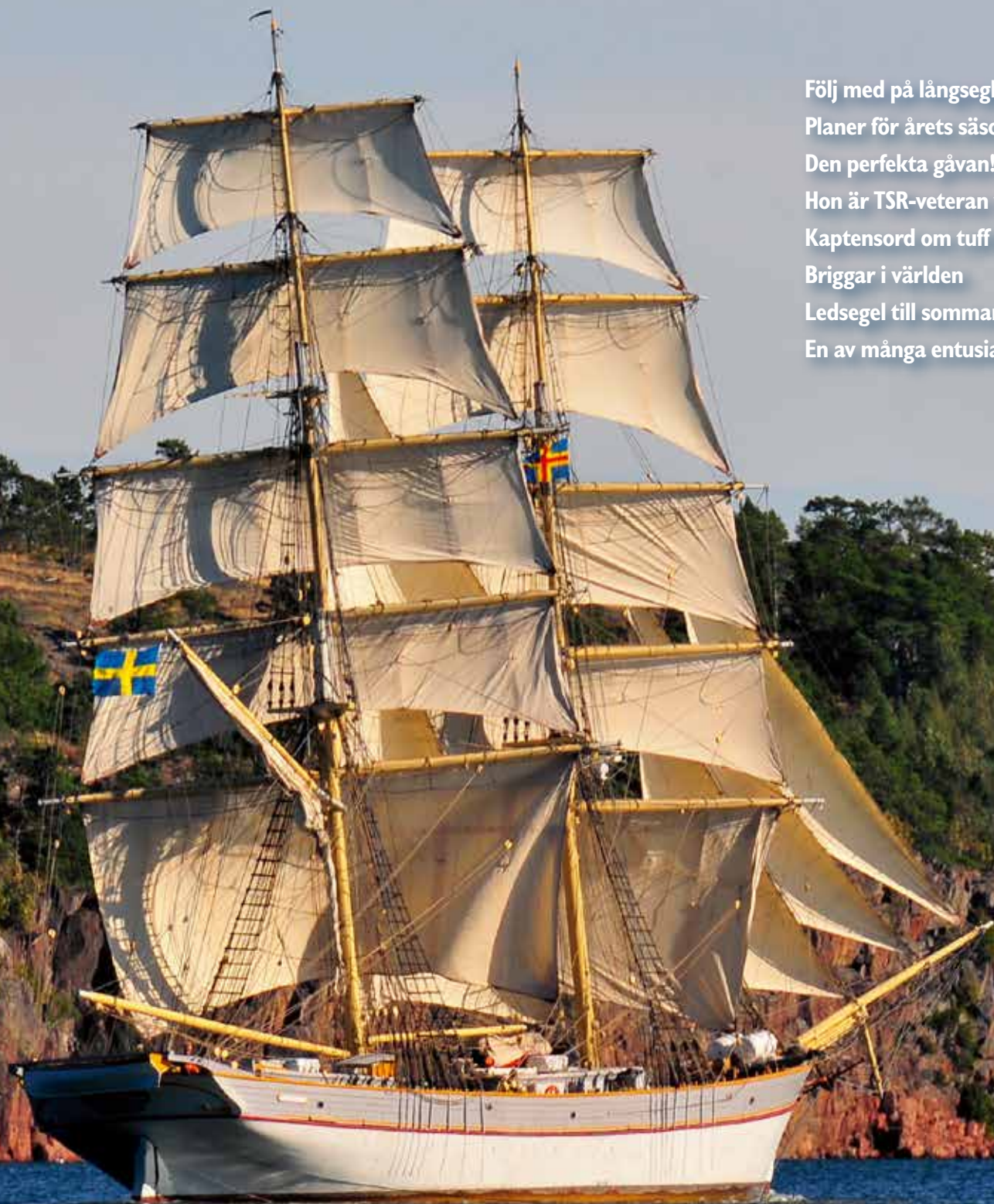


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2013



Följ med på långsegling
Planer för årets säsong
Den perfekta gåvan!
Hon är TSR-veteran vid 21
Kaptensord om tuff seglats
Briggar i världen
Ledsegl till sommaren
En av många entusiaster



Spännande seglingsommar stundar!

*Tre Kronor af Stockholm
i Ålands skärgård, dagen efter
höstens hårdvindssegling.*
FOTO: NICLAS GRUNÉR



Spännande seglingssäsong på gång!

Ibland är det riktigt, riktigt roligt att arbeta i föreningen Briggen Tre Kronor. Som just nu, när jag har glada och trevliga nyheter att berätta:

För det första: Ett stort, varmt och hjärtligt TACK för era frivilliga bidrag till ungdomsplatserna i sommarens The Tall Ships' Races. Föreningen har fått in inte mindre än 150 000 kronor extra från medlemmarna! Det är långt över vad vi hade vågat hoppas på, och räcker till cirka 100 elevdygn ombord. Föreningen har dessutom



FOTO: PER BJÖRKDAHL

sökt och fått en hel del bidrag från olika stiftelser till sommarens spännande segeltävling, så nu är vi säkra på att kunna ställa upp på båda tävlingssträckorna.

Det tar vi i föreningens styrelse som ett kvitto på att våra medlemmar är precis lika engagerade som vi för att unga människor med olika bakgrund ska kunna få lära sig segla brigg och uppleva den speciella gemenskap som uppstår ombord. Så det kommer vi att fortsätta arbeta för, med all vår energi.

För det andra: Kursen i bronsgjutning som jag berättade om i förra ledaren blev snabbt fulltecknad! Det tyder på ett stort intresse, och vi har dessutom lyckats dubblera den. När det gäller kursen i segelsömnad

pågår planeringen för fullt. Den räknar vi med att köra i studiecirkelform med start i höst. Det betyder förstås att vi även ska satsa på att medlemmarna ska kunna medverka till att hålla olika maritima hantverk levande – ännu en av föreningens grundstenar.

Engagemang är viktigt – att brinna för något, att hålla ihop och dra åt samma håll. Det här gäller i högsta grad också arbetet för Östersjöns miljö. Därför är vi glada över det fortsatta samarbetet med andra ideella organisationer inför sommarens aktiviteter i Initiativet Hållbara Hav. Här har vi också våra egna engagerade medlemmar som ställer upp, både vid mässor och andra utställningar.

Jag hoppas också att du som är medlem i föreningen gläds åt det starka engagemang som finns i Briggen Tre Kronor och inser att din medlemsavgift betyder mycket. Med våra medlemsavgifter som bas kan vi både stötta bolaget i svåra tider, göra en insats för Östersjöns miljö och framtid, arbeta för att unga ska kunna segla och stödja framtida hantverksskunnande. Det är inte illa för 300 kronor per år!

Glöm inte att botanisera bland de seglingar som utannonseras på www.briggentrekronor.se framöver. I år har du bland annat chansen att segla från Stockholm till Helsingfors – en garanterat häftig segling!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



BRIGGEN TRE KRONOR

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

- ANSVARIG UTGIVARE PER BJÖRKDAHL • E-POST BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE
- WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • PLUSGIRO 87 36 63-9
- ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL).



Långseglingar

med Tre Kronor af Stockholm i sommar

I sommar gör *Tre Kronor af Stockholm* flera långseglingar mellan länderna runt Östersjön. Under ett till tre dygn får du vara med och segla ett äkta segelfartyg över öppet hav. Du får ingå i vaktsystemet och uppleva segling under dygnets alla timmar. Delar av programmet är fortfarande under planering, så vissa ändringar i datum, tider och destinationer kan ske.

Stockholm - Helsingfors

12 - 14 juni

Du får vara med i två dygn på *Tre Kronors* första etapp på väg mot St Petersburg och Scarlet Sails. Vi seglar genom skärgården och över öppet hav.

Pris: 4 000 kr (elevplats 3 600 kr*)

Helsingfors - Visby

26 - 29 juni

Hemsegling från Scarlet Sails.

Tre dygn över öppet hav.

Pris: 6 000 kr (elevplats 5 100 kr*)

Visby - Falsterbo

3 - 6 juli

Vi seglar *Tre Kronor* till starten av The Tall Ships' Races i Århus. Målet är att segla så mycket som möjligt, men eftersom vi har en tid att passa i Århus finns risk för mer maskin-gång än vanligt. Därav det låga priset.

Pris: 4 500 kr (elevplats 3 600 kr*)

The Tall Ships' Races

21 - 24 juli

Här får du chansen att segla The Tall Ships' Races. Under Cruise in Company mellan Helsingfors och Riga bjuder vi in till en öppen segling för både vuxna och ungdomar.

Pris: 8 000 kr (elevplats 6 000 kr*)

Szczecin - Sverige

7 - 9 augusti

Hemsegling från The Tall Ships' Races.

Två dygn på Östersjön. Destinationsort ej bestämd än.

Pris: 4 000 kr (elevplats 3 600 kr*)



Detta ingår: Segling med handledning och en kort grundläggande utbildning i hur man seglar ett råttacklat segelfartyg. Alla måltider samt alkoholfri måltidsdryck.

Detta måste du själv ombesörja: Transporter till och från fartyget. Eventuella extra övernattningar i ankomsthavnen. Lakan och örngott.

Specialkost: Har du problem med några födoämnen meddelar du detta till intendent@briggentrekronor.se i god tid så försöker vi ordna goda alternativ till dig.

Briggsegling - så funkar det: Ombord på *Tre Kronor* finns en besättning med lång erfarenhet av att segla såväl *Tre Kronor* som andra segelfartyg. Besättningen kommer att visa och berätta för dig hur man seglar en brigg. Alla deltagare indelas i vakter tillsammans med besättningen och sedan hjälps alla åt att segla *Tre Kronor*. Vi hjälps även åt med andra sysslor ombord, som att duka och förbereda inför måltiderna samt att ta hand om disken efteråt. Välkommen till en genuin seglingsupplevelse!

*** Elevplatser:** Under långseglingarna erbjuder vi ett antal elevplatser för ungdomar i åldern 18-25 år. Som elev deltar du i seglingarna på samma villkor som övriga deltagare och får en övergripande introduktion i hur ett råttacklat segelfartyg fungerar, men du får också en särskild genomgång av säkerhetssystemet ombord. Eleverna sover i en särskild avdelning i salongen med lite enklare komfort än i hytterna. För att kunna segla som elev måste du också uppfylla kraven för "Läkarintyg för sjöfolk".

Mer information och bokning

www.briggentrekronor.se

www.briggsegling.nu

eller 08-586 224 00



FOTO: ANTON STENROS

Planer för säsongen

Ett stort tack till alla medlemmar som utnyttjat möjligheten att bidra till *Tre Kronors* deltagande i The Tall Ships' Races 2013!

Vi har aldrig någonsin tidigare varit så många personer ombord under så lång tid som det blir i sommar. Från Aarhus kommer vi att vara 40 personer ombord under tio dagar över öppet hav. Det innebär att vi ska servera 400 luncher, 400 middagar, 400 frukostar och hela 800 "fikor". Varje dygn är det 960 mantimmar som ska fördelas mellan studier, segling, vila och sömn.

Vi kommer att ställas inför en rad utmaningar för att det ska fungera: Ett konkret exempel är de tio extrabäddar som ska monteras i salongen utan att förstöra alltför mycket av salongens funktion som matsal, dagrum eller seminiarielokal. Ambitionen är att vi ska hinna montera och demontera alla bäddarna på en timme för att kunna växla mellan olika aktiviteter då vi ligger i hamn. Menyerna kommer att utformas så att de råvaror som krävs också ryms i skafferier, kylar och frysar. Men den riktigt stora frågan är hur vi ska få vattnet att räcka – och att få ungdomarna ombord att acceptera att

den dagliga duschen utgår. Vi får sälja in det som en praktisk övning i hållbarhet...

Tävlingsbenen

Idag har vi grovplaneringen klar för de två tävlingsbenen. Fryshuset kommer att bemanna det första benet, mellan Aarhus och Helsingfors. Fryshusets deltagande sker inom ramen för deras forum för passionerade intres-

sen, "Lovely Days". Vid sidan av seglingen kommer eleverna även att arbeta med sina passionerade intressen ombord. Fryshuset har ännu inte rekryterat deltagarna, varför vi inte vet vilka intressen som kommer att vara representerade, men förhoppningsvis kommer *Tre Kronor* att kunna erbjuda publiken någon form av underhållning i Helsingfors.

På benet mellan Riga och Szczecin kommer vi att ha 26 marinbiologer från Marina Läroverket i Danderyd ombord. Seglingen är en del av deras praktik, och de får även tillgodoräkna sig meriterande sjötid då de är mönstrade ombord. Under seglingen kommer de att arbeta med uppgifter som är relevanta för deras studier.

Möjlighet att segla med

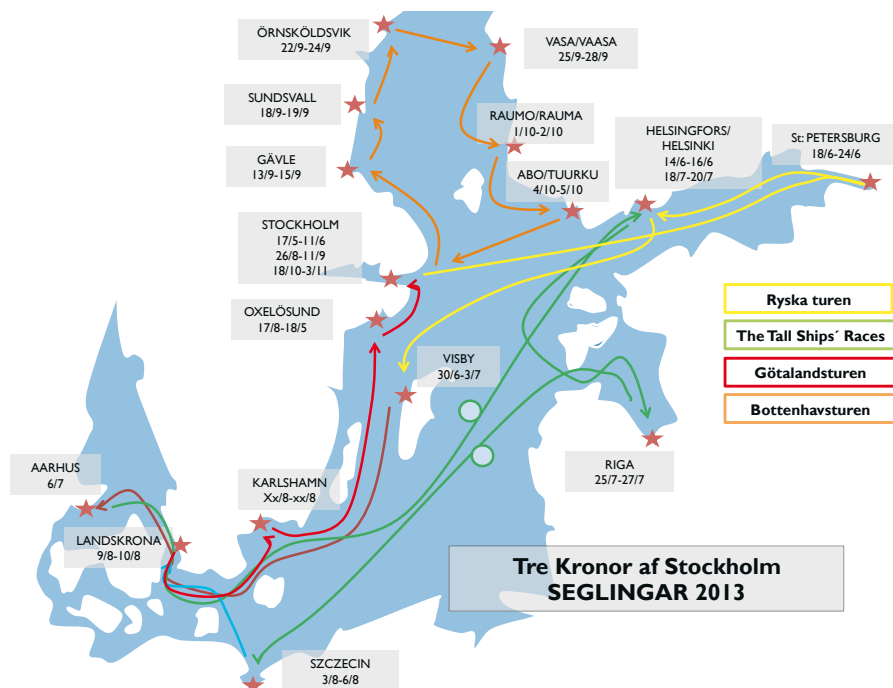
Sträckan mellan Helsingfors och Riga kallas "Cruise in Company". Syftet med denna sträcka är att ge elever och sjömän möjlighet att byta fartyg för några dagar. *Tre Kronor* gör en egen tolkning som innebär att vi vill låta ungdomar från Östersjöstaterna jobba tillsammans ombord under några dagar. Här har vi ännu inte nått fram till en slutlig lösning, men det blir troligen en kombination av elever och privatpersoner.

I hamnarna kommer Initiativet Hållbara Hav och dess samarbetspartners att hålla seminarier ombord för publik och beslutsfattare inom näringsliv, organisationer och politik.

Norrut

Äntligen ska vi segla norrut! Hittills har vi aldrig varit norr om Åbo. I mitten av september kommer *Tre Kronor* att göra en segling utmed den svenska kusten till Örnsköldsvik, där vi går över till Vasa för att sedan gå söderut utmed finska kusten, och via Åbo gå åter mot Stockholm. Seglingen sker inom ramen för Initiativet Hållbara hav. ■

/JAN SÖDERHJELM



Akvarellen "Briggen Tre Kronor af Stockholm i hårt väder", målad av vår befälhavare Allan Palmer, reproduceras med högsta tekniska kvalitet i 30 signerade och nummerade exemplar samt två arkivexemplar. Tavlans professionellt monterad och ramad med vit ram. Ett visningsexemplar kommer att finnas på årets båtmässa "Allt för sjön", monter C24:14 och därefter i Kolskjulet. Priset är 5000 kronor och då ingår även seglingsdag till ett värde av 1500 kronor samt ett års medlemskap i Föreningen Briggen Tre Kronor. Överskottet går till ungdomsplatser i årets The Tall Ships' Races. En perfekt gåva till en jubilar!



Briggen Tre Kronor af Stockholm i hårt väder. Akvarell av befälhavaren Allan Palmer signerad i 30 nummerade och två arkivexemplar. The Tall Ships' Race 2013

Den perfekta gåvan!

I förra numret av Briggenbladet lanserade vi möjligheten att "runda upp" medlemsavgiften med två hundra kronor till stöd för årets deltagande i The Tall Ships' Races vilket också många medlemmar har stöttat. Som tack har dessa fått ett "TSR-certifikat" med detta nummer. Det gavs också möjlighet att köpa ett inramat certifikat för 5000 kronor där även en seglingsdag ingår. Vid pressläggningen av detta Briggenblad har fem-sex personer köpt dessa "osett".

Detta erbjudande tyckte dock vår befälhavare Allan Palmer var lite "tunt". I samband med att han skrev artikeln "Hårdvindsegling med Tre Kronor af Stockholm" (sidorna 8-9) fick han också inspiration till att måla en akvarell på samma tema.

Nyckelroll

Allan är för de flesta av våra medlemmar och passagerare mest känd som befälhavare på *Tre Kronor af Stockholm*. Av våra tre fasta befälhavare; Allan, Ib Bergström och Korhan Koman är han den som varit med längst i den rollen.

Som Allan nämner i sin artikel har han även designat och konstruerat riggen till vårt fartyg. Allan har haft en nyckelroll genom att han varit med i projektet från allra första början. Efter en kväll på en skuta i den åländska skärgården tillsammans med Olle Strandberg och Janne Mansnerus skissade han på den blivande *Stockholmsbriggen*. Detta gjordes redan innan *Gladans* ritningar hittades.

FOTO: STURE HAGLUND



Allan Palmer om TSR: – Visst är det kapptsegling, men det som ska frambållas är ungdomarna! För dem ger TSR upplevelser och erfarenheter för livet!

Allan har genom åren varit involverad i många betydande segelfartygsprojekt. Bland de viktigaste märks *Marité*, *Albanus*, *Jacobstads Wapen*, *Linden*, *Gunilla*, *Eugenia* och senast *Hoppet*. Förutom dessa har han sin egen skonert *Nordboen* med vilken han bedriver charterseglingar när tid medges.

Frimärksformgivare

Vad som kanske är mindre känt är Allans verksamhet när han inte är ute och seglar. Som utbildad konstnär arbetar han inom en rad olika områden som illustration, layout, teckning, målning och skulptur. Han har bland annat formgivit ett 20-tal av Ålands frimärken.

Engagemang råder det ingen brist på. Sjökvarteret i Mariehamn, Styrelsen för Ålands Sjöfartsmuseum och STI – Sail Training Internationals, Race Operation Committee för att nämna några.

Uppväxt med segling

Med två "Kap Hornare" som föräldrar var det naturligt att Allans uppväxt fylldes med segling. Det började med familjesegling och lokala race i hajbåt och göteborgseka, för att fortsätta med elitsegling. Bland meriterna märks finsk mästare i laser och VM-fyra och NM-trea i H-båt. I Tall Ships' Race-sammanhang har han seglat 18 raceben på 7 olika fartyg.

Allan säger själv:

– Jag brinner för Tall Ships Races!

Framförallt för den fantastiska upplevelsen det ger ungdomarna. Det internationella utbytet, seglingen, samarbetet ombord, nya kunskaper. Allt detta ger erfarenheter för livet!

– Vi ska heller inte glömma att de deltagande fartygen får en otrolig exponering. För vår del gav deltagandet i TSR 2009 resultatet att vi i år engageras i *Scarlet Sails* i S:t Petersburg för fjärde året i rad! Vi blev uppmärksammade dels för att *Tre Kronor af Stockholm* är ett så vackert fartyg, men också för besättningens hantering av henne, avslutar han. ■

/PER BJÖRKDAHL

Tilda har seglat i fyra Tall Ships' Races!

Det bästa med Tall Ships' Races är att man möter människor från hela världen. Och det är ett otroligt kul sätt att hitta vänner på. Sedan kan vänskapen leda till oväntade saker! Själv seglingen är ju också fantastisk så klart, att få tampas i och med naturen!

Det säger Tilda Segerberg, 21 år, som trots sin ringa ålder har deltagit i tävlingen The Tall Ships' Races fyra gånger.

Sommaren 2007 gästade Tall Ships' Races Stockholm för första gången på länge. Tilda fick då tipset av sin pappa Per-Olof att hon kunde söka ett stipendium för att få en ungdomsplats på någon av båtarna.

– Jag har alltid gillat att segla. Jag har seglat med familjen, och så optimistjolle förstås. När jag var yngre åkte jag på seglarläger, säger Tilda. Men jag var ändå inte heltänd på idén att segla TSR först, jag hade tänkt jobba hela sommaren.

Men Tilda sökte ändå ett stipendium och fick det – 4000 kr via Stockholm stad.

– Det räckte precis till en traineeplats ombord på *Antwerp Flyer* från Belgien. Ungefär hälften av de cirka 20 ombord var svenskar. Den fasta besättningen var mest belgare. Första tiden var ganska förvirrande, för besättningen kunde inte seglingstermerna på engelska, och ingen av oss svenskar kunde termerna på flamländska eller franska.

– Men en av svenskarna hade seglat på *Ostindienfararen Göteborg*, och flera andra var också vana seglare, så det fungerade bra ändå.

Med *Antwerp Flyer* seglade Tilda från Stockholm till Szczecin i Polen.

– Jag sov nästan ingenting på hela tiden,

FOTO: MATT WATTS



Tilda till rors på *Morning Star* 2011.

för det gungade så mycket. Men jag var inte sjösjuk. Seglingen var både jobbig och stundtals helt underbar. Och när vi kom i hamn hade vi jättekul! Det var fester, parader och konserter – och vi åkte på utflykter med egna guider. Vi fick se massor som vi aldrig hade kunnat se annars, säger Tilda.

Tilda fick blodad tand. Året därpå mönstrade hon på igen, denna gång på *Morning Star of Revelation*, en brittisk gaffelriggad ketch med 14 personer ombord.

– Jag lyckades tjata med mig en kompis också. Vi seglade från Måløy i Norge till Bergen, en "Cruise in Company"-sträcka. Båten hade en jättebra besättning och vi trivdes suveränt bra ombord. Det var otroligt vacker natur också, längs norska kusten. Fast vi hade lite otur med vindarna och fick gå rätt mycket för motor.

Året efter, 2009, gjorde Tilda ett litet uppehåll och jobbade i stället för att segla. Men 2010 var det dags igen.

– Jag anmälde mig redan i januari för att få segla med *Morning Star of Revelation* igen.

Men den var redan fulltecknad! Först blev jag jättebesviken, men sedan fick jag en plats på *Aglaiä*, som faktiskt är en österrikisk båt, men med hemmahamn i Tyskland. Det är en nybyggd, stabil båt av Colin Archer-typ. Och det var nog tur, för vi hamnade i världens oväder nästan direkt när vi lämnat Ålborg. Dessvärre hade de flesta andra båtarna i tävlingen tagit en annan kurs, så vi var alldeles ensamma ute i kulingen. Den gången var jag riktigt rädd.

Senaste TSR-äventyret var 2011 – då Tilda åter lyckades komma med på favoritbåten *Morning Star of Revelation*.

– En i besättningen och en trainee hade

jag seglat med redan 2008, säger Tilda. Det är jättekul att träffa gamla vänner så där! Den här gången seglade vi "Cruise in Company" från Greenock på skotska västkusten upp till Lerwick på Shetlandsöarna, och sedan ett tävlingsben från Lerwick till Stavanger.

– Det var så himla vackert längs Skottlands kust. Vi gick in i flera hamnar, och överallt blev vi varmt mottagna av musik-kårer, säckpipeband och parader, berättar Tilda. Jag pluggade folkmusik det året, så jag uppskattade extra mycket att det var så mycket folkmusik. I Ullapool, till exempel, var vår besättning med och försökte slå rekord i skotsk folkdans, det var en upplevelse!

Men det bästa med 2011 års segling var nog ändå att Tilda lärde känna Mary, en engelsk tjej som var second mate (andre styrman) ombord. De blev så goda vänner att Tilda senare på hösten fick bo hos hennes familj några månader i Plymouth i England där Tilda pluggade engelska på distans.

– Alla i den familjen är mycket engagerade i stiftelsen som driver *Morning Star*. Jag lärde



Tildas favorit, *Morning Star of Revelation*, 2010.

mig oerhört mycket av den tiden och träffade många människor som jag aldrig skulle träffat annars. Jag blev en del av en engelsk familjs vardag, vilket var spännande, säger Tilda.

Förra sommaren ägnade sig Tilda åt att upptäcka Stockholms skärgård, med kompisar och en alldeles vanlig segelbåt. Och det står nog på programmet även 2013, om det inte dyker upp någon oväntad chans att segla med i årets Tall Ships' Races...

– Jag pluggar statsvetenskap och ekonomi och bor i Uppsala nu, säger Tilda. Men när jag är i Stockholm ser jag ofta briggen ligga vid sin kaj på Kastellholmen. Och det är förstås en riktig önskedröm jag har – att få segla med henne i Tall Ships' Races! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Tilda längst till höger, i besättningen på Österrikiska *Aglaiä*, 2010.



Stavanger, 2011.



Hårdvindsegling med Tre Kronor af Stockholm

Nu, efter det att euforin över höstens rekordsegling har lagt sig, kanske det är dags för en mera nyanserad och teknisk beskrivning av det hela.

Hållbara Hav-resan i Österled hösten 2012 gav kompensation med råge för den brist på hårdvindssegling som vi upplevt under sommaren. Redan första dagen, på väg mot Helsingfors, fick vi smaka på en styv sydostlig bris med kryss mot den som vanligt röriga sjön utanför Sandhamn. Vi fick pressa på med fullt ställ för att få driv genom vågorna, vilket lockade fram en hel del sjösjuka. När vi kryssat oss fram över Norra Östersjön till Bengtskär utanför Hangö fick vi ge upp, bärga seglen och gå för maskin genom skärgården.

Väl framme i Helsingfors gjordes två dag-turer, båda i friska vindar och med en mjuk havssjö som mötte utanför Sveaborg. Tyvärr bröt vi mot fartbegränsningarna genom att segla in i Södra hamnen i 9 knop, men det verkade inte bekymra någon ombord.

För att hinna i tid till Tallinn och nästa event var vi tvungna att lämna Helsingfors

mitt i natten, så snart våra gäster, glada och nöjda efter en tre-rätters middag, lämnat fartyget. I regn, rusk och hård motvind körde vi för maskin till Porkala udd. Där sattes fyra märsar, fock och några stagsegel och så stack vi ut i Finska Viken mellan månbelysta bränningar. Öppen bidevind i stadiga 14-16 m/sek, mot flera dagars sjögång, bjöd på en rejäl åktur över till Tallinn.

Kraftigt då i riggen

Efter flera dagar med seminarier och en dag-tur i kuling och tillhörande regn avgick vi i gryningen mot Riga. Hårda vindar var utlovade igen, och hade vi inte lämnat Tallinn före tidtabell så hade vi blivit inblåsta i den utsatta Lennusadam (den gamla flyghamnen). För att möta nordvästkulingen gick vi till en början för maskin och satte sedan segel utanför Hangö. Hårt brassade för styrbords halsar, och med fyra märsar och tre

stagsegel satta, gick vi in i en massiv regnby. Med ett kraftigt då i riggen krängde hon ner till skarndäck och sköt fart. Efter en vindtopp på 25 m/sek gick byn över. Vi satte till mera segel och lade oss på dikt bidevind med kurs utanför Dagö.

En veckas friska vindar från väst och sydväst hade byggt rejäl sjö över Östersjön. När nu kulingen gick över till väst-nordväst och sjön växte också därifrån, blev det mycket rörigt. Skutan arbetade hårt, körde bogsprö-tet i brotten och tog grönt vatten över svin-ryggarna. Vissa yngre friskusar ombord erbjöd sig att gå till väders och göra loss mera segel, men jag ville hålla ner farten för att undvika de värsta kraschlandningarna i den branta sjön. Vi gjorde ju redan mellan 8 och 10 knop. Under natten vred vinden mera upp mot nord och efter några regnbyar på upp till 20 m/sek blev förhållandena allt lättare. På morgonen var vi under fulla segel och lade kursen mot Irbesundet och Rigabukten.

Med *Tre Kronor* ankrad utanför Runö, som länge hade svensk befolkning, måste också skeppsbåtens egenskaper testas. Våra matroser kryssade vackert upp till den lilla

*"I flera dagar hade jag extra
noggrant följt väderprognoserna
och sett att ett djupt lågtryck
var på gång inför hemresan.
Jag hade börjat peppa besättningen
och talat om hård segling, rekord etc,
så när vi på kvällen länsade
ut från Riga var alla beredda."*

FOTO: ANTON STENROS

hamnen i en fin bris. Efter några timmar i land hade det friskat i ordentligt och både båt och matrosar fick sitt elddop. Mot den brytande korssjön utanför hamnen dansade båten under hård press från roddarna. Inte en droppe vatten över relingen! Seglet sattes och snart svängde lillbåten upp under våra dävertar med en väldigt uppspelt besättning ombord. Ankaret lättades och tidigt nästa morgon gick vi uppför Daugava för ett tre dagars Hållbara Hav-besök i Riga.

Djupt lågtryck på gång

I flera dagar hade jag extra noggrant följt väderprognoserna och sett att ett djupt lågtryck var på gång inför hemresan. Jag hade börjat peppa besättningen och talat om hård segling, rekord etc, så när vi på kvällen länsade ut från Riga var alla beredda. Under en stjärnklar himmel gick vi för fulla segel i 8 knop upp mot Irbesundet. Ombord pågick ett metodiskt arbete att förbereda oss inför dusten med elementen. Allt under däck sjösäkrades extra noga, livlinor drogs över däck, stormportarnas hakar lossades, surringar kollades och förbättrades osv. Nästa morgon

var vi redan ute ur sundet. Väderprognoserna varnade för det som landkrabbsmeteorologerna numera kallar för storm, det vill säga en hård kuling på dryga 20 m/sek, men för oss var det ingen varning, utan "ljuv musik". Briggseglet, röjlarna och jagaren bärgades och gjordes fast extra noga medan vi forsade nordvästvärt med resten satt, i en tilltagande sydvästlig vind. Det kan tyckas våghalsigt att stå på under sådan segelpress, men jag litar på fartyget, och av naturliga skäl också på riggen. Vi har en skicklig och pålitlig besättning och alla var med på att det var dags för en utmaning.

Det gamla fartrekordet slogs

Det blåste 15-18 m/sek och det gamla fartrekordet slogs redan vid lunch. Vinden ökade ytterligare och sjön växte efter hand. Mot sena eftermiddagen ville man gärna vara två man till rors för att bryta ner henne i surfingarna. Jag höll ständigt ögonen öppna efter slack eller andra förändringar i riggen. Lä bram- och märsskot firades något för att lätta på trycket och för att skapa en vingform och ge "lyft" åt seglen. Storsegel och fock stod stenhårt halsade, men också med lättare skot för bättre lyft. Rårna böjdes i en jämn båge, särskilt storbramrån som inte stötts akterut med brassarna.

Rekord efter rekord slogs, och i en surf nedför ett extra stort vågberg visade GPS-loggen 17,3 knop! I långa stunder låg vi på 12-14 knop och snittfarten fågelvägen över två vakter blev över 11 knop. Då brotten blev större, styrningen svårare och det snart var dags att lova upp några grader blev det dags att bärga storbramseglet. Tre befarna matrosar fick ett styvt jobb att få seglet beslaget. Efter kursändringen vid Svenska Björn och upp mellan Trösklarna mojade det något, men då vinden kom in nästan tvärs förblev segelpressen lika stor. Farten sjönk, vågberget blev mindre och trots att det nu blev mörkt släppte anspänningen sakta.

Nu gällde det att bestämma vart vi skulle ta vägen efter att ha seglat från Riga på ett dygn i stället för planerade dryga två. Stockholms skärgård hade inneburit segelbärgning och maskingång, så det fick bli att segla till Mariehamn i stället. Vi förtöjde i Östra hamnen 32 timmar efter att vi satte segel i Daugavas mynning.

Efter välbehövlig sömn och ett långt besök i det nyöppnade Sjöfartsmuseet gjorde vi sjöklart igen. Märseglen sattes och vi backade ut från Sjökvarteret, brassade för fyllning och gick för fulla segel ut mot Ålands Hav i en lätt sommarbris.

Visst hade vi tyckt att det blåste mycket och sjön var den grövsta som åtminstone jag har seglat i, i Östersjön. Men när vi fick se uppgifterna från de olika väderstationerna blev vi ändå förvånade. Medelvindar på omkring 20 m/sek med byar upp till 25. Medelvåghöjd på 4,5 meter och maxhöjder på över 7 meter ingav respekt och gjorde oss ännu mera imponerade över vad vår skuta kan göra.

Då jag planerade riggen till *Tre Kronor* valde jag masthöjder och segelproportioner som på de extrema clipperskeppen. Man kunde säga att vi jämfört med 1800-talets handelsbriggar (eller vår skrovförlaga *Gladan*) går med fulla segel då röjlarna är beslagna. Riggen har smäckra bramstänger och rår, men kraftigt dimensionerad stagning och grova beslag. Segel och löpande gods är också starkare än på 1800-talet. Med sin fylliga midskeppssektion och väl avvägda barlastning så bär hon sina segel väl och jag kände aldrig att vi var ens i närheten att förlora kontrollen. Jag har granskat drevnåt runt stöttor och röstjärn, riggen är noggrant genomgången och ingens stans syns ett spår av sammanlagt två veckors riktigt hård segling.

Vi kan lugnt konstatera att vi har ett starkt, tåligt och mycket fint fartyg. ■

/ALLAN PALMER



FOTO: ANTON STENROS



Amity och Carthaginian II

– två briggar som man vet var man har

Många traditionellt riggade segelfartyg och deras besättningar väcker stor uppmärksamhet då de anlöper en ny hamn. Ofta spelar de rollen som inofficiella ambassadörer för sina länder och hemmahamnar.

Det här gäller inte minst de större fartyg - fullriggare, barkar, briggar och skonare - som regelbundet deltar i internationella evenemang som Tall Ships' Races. I hemmahamnarna får de ofta centralt belägna kajplatser och blir en viktig del av stadsbilden. Många av dem pryder vykort, frimärken och turistbroschyrer, och turister förväntar sig ofta att fartygen alltid ska finnas på sin vanliga plats, lika tillgängliga för besökare som vilka byggnader som helst.

Bryggen i Bergen ser helt tom ut när barken *Statsraad Lehmkuhl* är ute på Nordsjön. Och Kristiansand är en ganska tråkig stad utan fullriggaren *Sørlandet* som blickfång. På samma sätt är hamnkvarteren i Mariehamn lite ödsligare när skonaren *Linden* är borta, särskilt om både galeasen *Albanus* och skonaren *Nordboen* också är ute på seglats. Samtidigt är det här något av en paradox – tomma kajplatser betyder ju att fartygen är ute och seglar och visar upp sig i andra hamnar. Både rederier, besättningar och passagerare vill ju att fartygen ska segla så mycket som möjligt.

I den bästa av världar skulle det kanske alltid byggas två exemplar av varje fartyg så att alla blir nöjda. Men när så har skett, som med skonarna *Belle Poule* och *l'Étoile* i Frankrike, eller *Gladan* och *Falken* i Sverige, har de ändå ofta varit ute och kappseglat tillsammans, så det fungerar inte heller. Det finns dock fartyg som är helt pålitliga. I Stockholm kan vi räkna med att regalskeppet *Vasa* och fullriggaren *Af Chapman* alltid

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

finns på plats. Göteborg har barken *Viking* och i Mariehamn ligger *Pommern* ständigt nedanför Ålands sjöfartsmuseum.

Det finns också några briggar som är lika förutsägbara och alltid finns på samma plats, alla tider på året. Två av dem beskrivs här.

Amity står på torra land

Med sina 37 000 invånare är staden Albany, 42 mil sydost om Perth, ungefär lika stor som Kalmar. Staden var fram till 1893 den enda djuphamnen i västra Australien. Hit kom tusentals emigranter, straffångar, guldgrävare och valfångare. När hamnen i Freemantle byggdes ut år 1900 minskade Albany betydelse. Idag växer staden med basnäringar som jordbruk och fiske. Här finns ett universitet och 30 000 turister hittar hit varje år. När det blåser står vindkraftverk för 75 procent av elförsörjningen. Idag



Kopian av Amity står på land med utsikt mot den redd där den ursprungliga Amity ankrade upp 1826. Panoramat är framställt på digital väg varför riggen ser lite "trasig" ut i stormärsen.

Foto: Brian Chew, Kuala Lumpur.

är det svårt att tänka sig att tänka sig landet vid King George Sound var en ödemark för mindre än 200 år sedan.

Amity lägger grunden till staden Albany

Aboriginerna kom till sydvästra Australien för ungefär 50 000 år sedan. Den första europeé som nådde King George Sound var holländaren François Thijssen, år 1627, med ostindiefararen *Het Vergulde Zeepaard*. Andra kända upptäcktsresande som hittade den skyddade naturhamnen var George Vancouver och Mathew Flinders. Fransmännen var också intresserade och Dumont d'Urville hittade dit i oktober 1826, med korvetten *l'Astrolabe*. Samtidigt utrustade myndigheterna i Sydney en expedition under ledning av majoren



Briggen James, som byggdes i New Brunswick 1826, ger en uppfattning om hur Amity kan ha sett ut då hon seglade till Australien.

Edmund Lockyer. Efter 1½ månads segling med briggen *Amity* nåddes King George Sound på juldagen 1826. Med mer än 50 personer ombord, oväder i Bass Strait och stark sommarvärme blev resan en strapats. Fartygets besättning, 20 soldater, 23 straffångar, grisar, får och verktyg togs i land och det som skulle bli staden Albany började byggas. Redan första året uppfördes ett fort, guvernörsresidens och flera ekonomibyggnader, och viktigast av allt – en flaggstång kom på plats. Union Jack fladdrande i vinden visade såväl fransmän som aboriginer vem det var som bestämde. Briggen *Amity* hade för all framtid ändrat sydvästra Australiens historia.

Det byggdes en brigg uti Kanada...

Amity byggdes i New Brunswick i Kanada 1816. Hon mätte 148 ton och gick under många år i handelsfart mellan Amerika och Storbritannien. År 1823 köptes hon av en skotsk familj, för att utrustas för emigration till Van Diemens land (Tasmanien). I november 1823 gick briggen från Stranraer till Dublin och sedan över Atlanten till Rio de Janeiro. Fartyget anlöpte Hobart 15:e april 1824 – exakt fem månader efter att det seglat ut från Skottland. Det var 21 passage-rare som klarade resan, medräknat ägaren Robert Ralston, hans fru Elizabeth och deras åtta barn. Två tjurar och fyra kor hade också överlevt.

Amity såldes till Government of New South Wales i Sydney, som ganska snart skickade fartyget norrut för att föra kolonisationörer till Queensland. År 1826 genomfördes den segling som ledde till att Albany grundades, men för *Amity* var det inte slut på äventyren. Hon gick bland annat till Singapore för att hämta kolonisationörer till Freemantle. I juni 1845, mitt i vintern, var det dock färdigseglat. Briggen rände då upp på en sandbank norr om Tasmanien. Hela besättningen klarade sig iland på Flinders Island, men *Amity* blev till vrak.

...och en ny i West Australia

Grundandet av Albany var bara en episod i *Amitys* historia, men stadens invånare glömde aldrig den centrala roll som briggen spelade. När det 1972 började diskuteras hur Albany skulle fira sitt 150-årsjubileum, väcktes idén att bygga en kopia av *Amity*. Efter några års planering sträcktes kölen 1975. Båtbyggaren Stan Austin blev projektledare och Pieter van de Brugge skeppsbyggmästare. Kopian står nu placerad i Stirling Historical Precinct, med utsikt mot Princess Royal Harbour där den ursprungliga *Amity* ankrade upp 1826. Från land ser det ut som att fartyget ligger vid kaj, redo att när som helst segla iväg.

Genom att bygga *Amity* som ett icke seglande fartyg har inga hänsyn behövt tas till



Dykare på vraket efter *Carthaginian II*.
Foto: Steven W Smeltzer

Amity och Carthaginian II – två briggar som man vet var man har fortsättning...

moderna regelverk. Det finns ingen maskin, modern kabyss, toaletter eller bottentankar som inkräktar på utrymmet. I lastrummet har det inte ens lagts någon durk. Besökarna får gå direkt på garneringen och kliva över kölsvinet för att gå från sida till sida på fartyget.

Sedan 2006 har staden Albany överlätit skötsel och drift av briggen *Amity* till Albany Historical Society, som också sköter fångelsemuseet och flera historiska byggnader. 80 volontärer lägger ner 27 000 arbetstimmar om året på arbete för föreningen. Enbart på *Amity* arbetar 14 volontärer. Det här gör att briggen kan hållas öppen dagligen. Skolklasser, turister och företag stöder verksamheten. Ett mått på fartygets betydelse är att briggen nyligen renoverats för cirka 1 750 000 kronor. Under många år kommer fartyget att kunna visa besökare hur Albans första kolonistörer levde och arbetade ombord. Trots att *Amity* inte seglar fungerar hon som ett i högsta grad levande museum.

Carthaginian II ligger på havets botten

Berättelsen om hur en tysk skonare blev en brigg, för att sedan avsiktligt sänkas utanför Maui på Hawaii, förflyttar oss långt tillbaka i tiden.

När James Cook kom till Hawaii 1778 hade ögruppen redan varit bebodd av polynesier i mer än 1000 år. En europé kommer sällan ensam och Cook följdes av upptäckare och handelsmän. På mindre än hundra år hade hälften av Hawaiis befolkning utplånats av smittkoppor, mässling och krig. År 1820 ankrade briggen *Thaddeus* upp utanför Honolulu. Ombord fanns den amerikanske missionären Hiram Bingham. Han var driftig, lät bygga skolor och kyrkor och fick snabbt inflytande över lokalpolitiken. Förbud mot prostitution och dryckenskap ledde dock till stora konflikter med de valfångare och sjömän som långa perioder vistades på öarna.

Hawaii – missionärer, valfångare och en tyfon

Självklart var de omvälvande händelserna på öarna som gjorda för Hollywood. År 1966 kom storfilmerna Hawaii med Max von Sydow som trångsynt och ondsint missionär, med en försummad hustru som inleder en romans med en valfångstkapten. Filmen kryddas för övrigt av allt från ädla hula-huladansande vildar till en fruktansvärd tyfon som blåser bort en hel kyrka, allt serverat med ödesmättad musik i färgsprakande technicolor.

Carthaginian stannar som museiskepp

Det som kanske gjorde djupast intryck på lokalbefolkningen var nog de traditionellt riggade segelfartyg som användes i filmen.



Komet seglar mot Slite för att lasta cement.

Ett av dem var Robert "Tucker" Thompsons gamla danska skonare, *Wandia*, som riggades om till bark och förvandlades till valfångaren *Carthaginian*. Den såldes sedan till The Lahaina Restoration Foundation och användes under fem år som flytande valfångstmuseum. När *Carthaginian* sjönk 1972 började jakten på en ersättare.

Ubåtsplåt blir till skonare

Då första världskriget var slut förbjöds Friedrich A. Krupp Germaniawerft, i Kiel, att tillverka örlogsfartyg. Ubåtsplåt av stål i högsta kvalitet formades nu till en serie motorskonare, varav flera kom att höra hemma i Sverige. Ett av de fartyg som sjösattes 1920 var *Mary*, som efter att ha sålts till Danmark, döptes om till *Familjens Haab*. Redan 1923 var det dags för nytt ägarbyte. Ett partrederi i Slite bytte ut en 40-hk Aabenraa mot en 70-hk Säfle och änd-

rade skutans namn till *Komet*. Sedan följde många års Östersjöseglingar med cement och andra bulklaster. Efter flera ägarbyten inköptes *Komet* i början av 50-talet av Harry Bengtsson och Ewald Johansson i Trollhättan. Harrys son Bengt, som jag får kontakt med genom Kenneth Kimura och Jim Walsh på Maui, berättar för mig om hur han i sin ungdom följde med på flera resor med *Komet* och att han också varit på Hawaii och sett henne riggad som brigg.

Mot Hawaii med koks i lasten

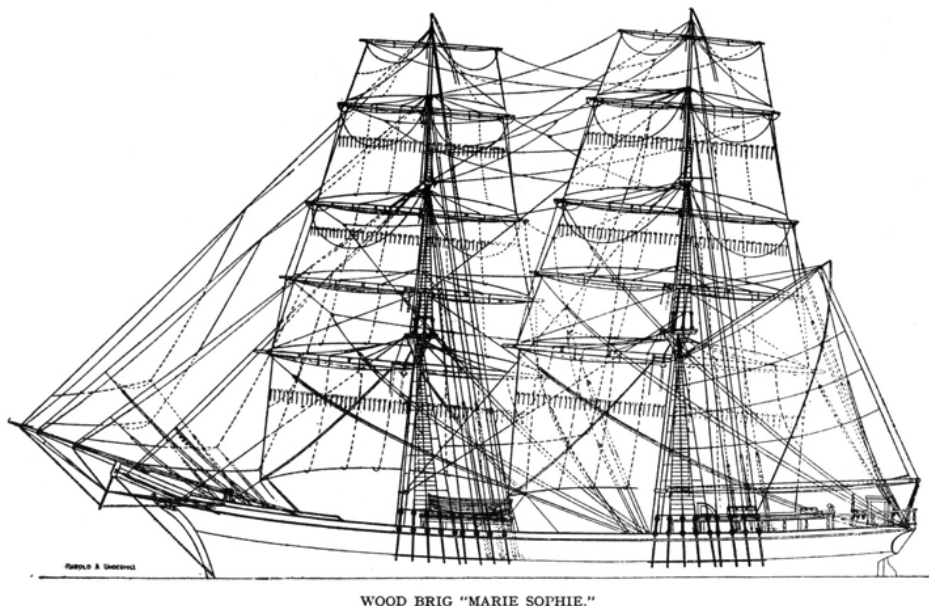
En ny besättning flögs från Hawaii till Sverige 1973 för att ta skutan till dess nya hemmahamn i Stilla Havet. När Atlanten hade klarats av fördröjdes resan dock av att kaptenen hade otur i livets Monopolspel, när han fick gå direkt i fängelse efter att ha fyllt dykartuber med kokain i stället för komprimerad luft. Efter besättningsbyte och sammanlagt 110 dygn till sjöss tog sig dock *Komet*, numera omdöpt till *Carthaginian II*, till sin nya hemmahamn Lahaina, på Maui.

Carthaginian II riggas som handelsbrigg

Under flera år riggades *Carthaginian II* nu som brigg, samtidigt som hon invändigt förvandlades till ett museum över valfångst-epoken på Maui, dit hundratals valfångstfartyg kom varje år under större delen av 1800-talet. Någon valfångst bedrevs aldrig utanför Hawaii, men fartygen kom dit för underhållsarbete och proviantering. Olja och tran såldes också till väntande handelsfartyg. Riggningen utgick från Harold A. Underhills ritning av briggen *Marie Sophie*, från Falmouth. Hon var byggd med namnet *Marie*, i Elsleth nära Bremen, 1879 och hade ett skrov som i formen påminde om *Carthaginian II*.



Skeppet *Carthaginian* stannade på Maui och blev valfångstmuseum.



Carthaginian II:s rigg hämtades från Harold A. Underhills bok "Sailing Ships Rigs & Rigging".

Alla sagor har dock ett slut. Efter att i mer än 30 år ha varit Lahainas självklara blickfång, fotograferad av hundratusentals turister, bestämdes att briggen skulle huggas upp. Trots att *Carthaginian II* underhållits för 50 000 US-dollar per år hade fukt krupit emellan betongballasten och skrovet och orsakat rost. Anskaffning av ett nytt fartyg diskuterades, men lösningen blev ett valfångstmuseum på land. Det föreslogs att briggen skulle sänkas och bevaras för framtiden, som en attraktion för dykare och andra undervattensturister.

Ett annorlunda Luciafirande

Den 13:e december 2005 kunde *Carthaginian II* efter ett tvåårigt förberedelsearbete som kostat 350 000 dollar (!) föras till sin sista viloplats. Bogserarna *Roxie* och *American Islander* drog den nedriggade skutan till Puamana, mindre än två distansminuter från dess tidigare förtöjningsplats, där hon sedan sakta sänktes. Ett berg av lei - bloms-tergirlinger - flöt ut på havet, och en orkester spelade "Aloha oe". Besättningarna på ett tjugotal följefartyg hurrade och grät, och snart var det bara luftbubblor kvar av det som en gång varit en brigg. Det som sänktes var ett skrov med kvarlämnade undermaster. Rårna hade tagits bort, efter rekommendation av marinbiologer som var oroliga för att rånockarna skulle kunna ge ögonskador på nyfikna kaskeloter (sic).

Atlantis Adventures ordnar undervattensturer

Carthaginian II stod nu stadigt på Maui's sandbotten, nedtyngd av betong, men behövde inte känna sig ensam speciellt länge. Hon fungerar idag som ett konstgjort korallrev där en mängd alger, havsanemoner, sjöstjärnor och fiskar snabbt har funnit sig till rätta. De som inte dyker själva kan som en av 48

passagerare på ubåten *Atlantis IV* delta i undervattenssafaris där det förutom vrak även utlovas riktiga korallrev, muränor, rockor och en rad andra tropiska fiskar. Även fartyg som ligger på havets botten kan ha en attraktionskraft. Man kan dessutom vara säker på att de alltid, precis som fartyg som står på land, finns på sina platser.

Den perfekta kompromissen?

Så här mitt i februarikylan är det lätt att känna en viss längtan till briggar som *Eye of the Wind*, *Fryderyk Chopin*, *Roald Amundsen* och *Stavros S Niarchos*, som oftast tillbringar vinterhalvåret under segel på betydligt varmare breddgrader.

Samtidigt känns det bra att veta att det finns fartyg som galeasen *Anna Möller* i Nyhavn, eller loggern *Balder* i Vlaardingen, som ständigt ligger vid kaj och förvaltar ett kulturarv, genom att visa exakt hur ett segelfartyg såg ut för hundra år sedan, innan dieselmotorer och elektriskt ljus gjorde entré. Briggarna *Amity*, *Carthaginian II* och även tyska *Friederike* (som kommer att beskrivas i kommande artikel) ansluter sig till traditionen av stillaliggande fartyg.

Hur ser det då ut för vår egen del? Det är alltid roligt att segla med *Tre Kronor* – samtidigt som det också alltid är trevligt att kunna gå upp på Fjällgatan och se briggens silhuett teckna sig mot Kolskjulet och Kastellholmen. Förra året inleddes seglings-säsongen den 7:e maj och avslutades den 4:e november. Det vore roligt om vi kunde segla mer – men kanske ett halvår vid kaj och ett till sjöss är den perfekta kompromissen? Skulle pengarna och entusiasmen helt ta slut återstår alltid alternativet att ställa briggen på land, eller att öppna bottenventilerna. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

Ledsegel till sommaren

Redan på ritningsstadiet tänkte jag att vi i framtiden skulle kunna föra ledsegel. Övermarsnoken är enligt traditionen utdragen och i fockrånocken sitter en bygel för ledsegelspiran. Ledsegel kräver en hel del extra utrustning och är arbetskrävande att hantera, men blir en spännande utmaning. Dessutom hör de ju till en högriggad segelskuta från 1800-talets mitt.

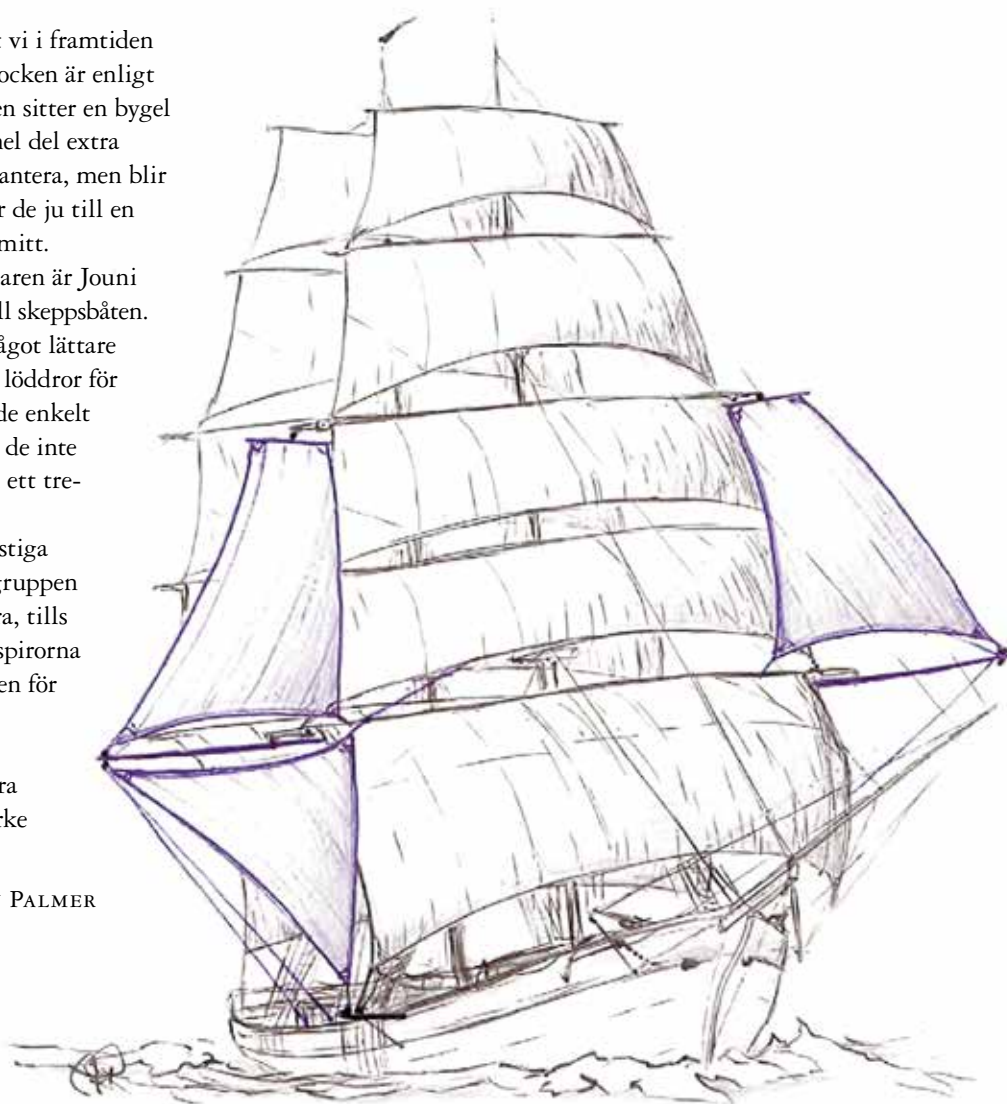
Nu är ledseglen beställda. Segelmakaren är Jouni Lahdenperä, som sydde de fina seglen till skeppsbåten. De sys i cirka 420g Clippervävs, – något lättare än våra bramsegel. De sys utan lik och löddror för att bli så lätta som möjligt och för att de enkelt skall kunna vikas och stuvas undan då de inte används. Två mäsledsegel á 29 m² och ett trekantigt underledsegel á 18 m².

Jag har själv huggit två gamla, spänstiga granar till spirorna och hoppas att rigggruppen kan göra dem och behövliga block klara, tills seglen levereras i vår. Inpassningen av spirorna blir lätt nu när fockrån ändå är nedtagen för underhåll.

Det går åt en hel del tågvirke till hanteringen av ledseglen, så för att spara pengar försöker vi använda slitet tågvirke som ändå behöver bytas ut. ■

/ALLAN PALMER

Seglen är finansierade av Föreningen Briggen Tre Kronor och besättningens drickskassa. /PB



Med Birger Jarl över Ålands hav

När *Tre Kronor* förtöjt för vintern, efter avslutad säsong 2012, gav sig ett 20-tal medlemmar av besättningen och rigg-gruppen, i november, ut på Östersjön, med gamla *Birger Jarl*. Det var Lars "Ulven" Olvång, som tagit initiativet till Mariehamnskryssningen.

Det blev en segling utöver det vanliga. På ett soligt Ålands hav fick vi alla komma upp på bryggan, där kapten Lars Boman och överstyrman Osvald Mattsson guidade och berättade om fartygets historia, sedan dess sjösättning 1953.

Birger Jarl förtjänar verkligen den kulturmärkning hon fick 2010 och jag hoppas fler kommer att hitta vägen till denna tidsmaskin, som för sina passagerare raka vägen tillbaka till 1950-talet! ■

/HGØ



Motljus och fartvind till trots ser alla rätt nöjda ut.

FOTO: HGØ

Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

4 MARS Happy ship

Rickard Engberg, tidigare delägare till Grand Banksskonaren *Marité* om betydelsen av vänlighet och god stämning ombord.

8 APRIL Koffernaglar

och andra skeppsdelar gjutna i brons
Bronsdetaljers betydelse på traditionella segelfartyg och en uppföljning av vår brons-gjutningskurs med bilder och teknisk teori.
Korhan Koman och Sören Gustavsson.

Kommande program kommer med e-post samt anslås på www.briggentrekronor.se



Fritz Karlsson föddes 1911. Gick till sjöss som femtonåring och seglade på världens alla hav. Om han byggt det vackra barkskeppet "Maria" själv lär vi aldrig få veta.

Fritz Karlssons flaskskepp

Inspirerad av artikeln om Flaskskepparna i förra numret har vår medlem **Virginia Ali Robertshawe** skänkt ett flaskskepp till föreningen. Bakgrunden är i korthet:

– För drygt trettio år sedan hjälpte jag min granne, Fritz Karlsson med en sak. Så blev jag bjuden in till honom på kaffe. Plötsligt frågade han, vad heter du? – Virginia. Och mer? – Mary. Det blir Maria på svenska sade han. Då ska du ha det här skeppet! Och så räckte han över flaskskeppet.

Dagen efter hittades Fritz död i köket med telefonluren i handen.

– Det är *Det ska gå!* andan som behövs för att klara livet och arbeta till sjöss, som jag vill främja och uppmärksamma, lite jävlar-anamma, säger Virginia.

Medlemmarna i föreningsstyrelsen blev mycket förtjusta över det oemotståndliga flaskskeppet och Virginias förslag och det grunns nu på för fullt på vilket sätt vi ska tillmötesgå hennes idé. ■

/PB

Miljötorg med Initiativet Hållbara Hav första miljöstatsningen på Allt för Sjön

Nu tar miljöfrågorna plats på Allt för Sjön. Det sker i form av ett miljötorg där Havs- och vattenmyndigheten, Naturskyddsföreningen och Håll Sverige Rent ställer ut tillsammans med Initiativet Hållbara Hav.

Det är första gången som mässan gör en samlad satsning på miljön och vi på Briggen Tre Kronor är lite extra stolta, eftersom Initiativet Hållbara Hav har en stor del i att detta kom till stånd.

Miljöminister och fiskdamm

Miljötorget kommer att innehålla information och aktiviteter som rör Östersjöns miljö. Håll Sverige Rent kommer att visa sin uppmärksammade "Fiskdamm" och Naturskyddsföreningen bidrar med sitt "Havsspel". Det kommer också att finnas ett "Speakers' corner" med miljöminister Lena Ek, forskare från Stockholms Universitet och flera viktiga representanter för miljösvärgen som talare.

Utställningen "Östersjön – vem bryr sig..."

En central del i Miljötorget är vår egen utställning "Östersjön – vem bryr sig...". Utställningen följde med *Tre Kronor* under sommaren 2012 och visades i flera hamnar längs resan. Temat är miljögifter och nedskräpning i haven, och innehållet har tagits fram i samarbete med forskare från



Stockholms Universitet, Håll Sverige Rent och Baltic Waste Campaign.

I utställningen hittar du information om effekterna av nedskräpning och miljögifter. Här finns också tips om vad du som konsument kan göra. Det handlar om båtbot-färger naturligtvis, men också om solskyddskrämer, kemikalier i våra kläder samt plastavfall och spökgarn. Allt detta är exempel på saker vi använder och som i många fall hamnar i havet.

Mycket av innehållet finns redan att se på www.hallbarahav.nu där utställningen finns i digital form.

Huvudpartner till Initiativet Hållbara Hav och utställningen "Östersjön – vem bryr sig..." är Teliasonera. ■

/ANDERS MANNSTEN

Besök oss på Allt för Sjön!

Initiativet Hållbara Hav
Monter AG:52

Föreningen Briggen Tre Kronor
Monter C24:14

Bokningsbara seglingar i vår

Segla råttacklat

Nybörjarkurs i konsten att segla ett råttacklat fartyg. Under en hel dag ombord får du lära dig grunderna i hur man seglar en brigg. Vi varvar teori och praktik. Alla får vara med och du behöver inte kunna någonting i förväg. Passar alla åldrar!

Detta ingår: Sju timmar instruktörsledd segling med *Tre Kronor af Stockholm*. Förmiddagsfika, lunch och eftermiddagsfika.

Pris: Vuxna: 1 495 kr Barn och ungdomar ej fyllda 18 år i vuxens sällskap: 995 kr.

Tid och plats: Lördag 18, söndag 19 och måndag 20 maj kl 10-17, Överby Brygga (SL-buss 434 från Slussen). Bussen går ända fram till fartyget. Vi inväntar alltid aktuell buss.

För att medlemsrabatten ska gälla för ovanstående seglingar måste **kampanjkod** skrivas in i bokningen om den görs på nätet: För lördag 18/5 **SR518**, för söndag 19/5 **SR519** och för måndag 2/5 **SR520**. Dessutom ska giltigt medlemskort visas upp vid ombordstigning. Vill du ta med någon släkting, gäst eller kompis lönar det sig alltså att betala medlemsavgift för denne!

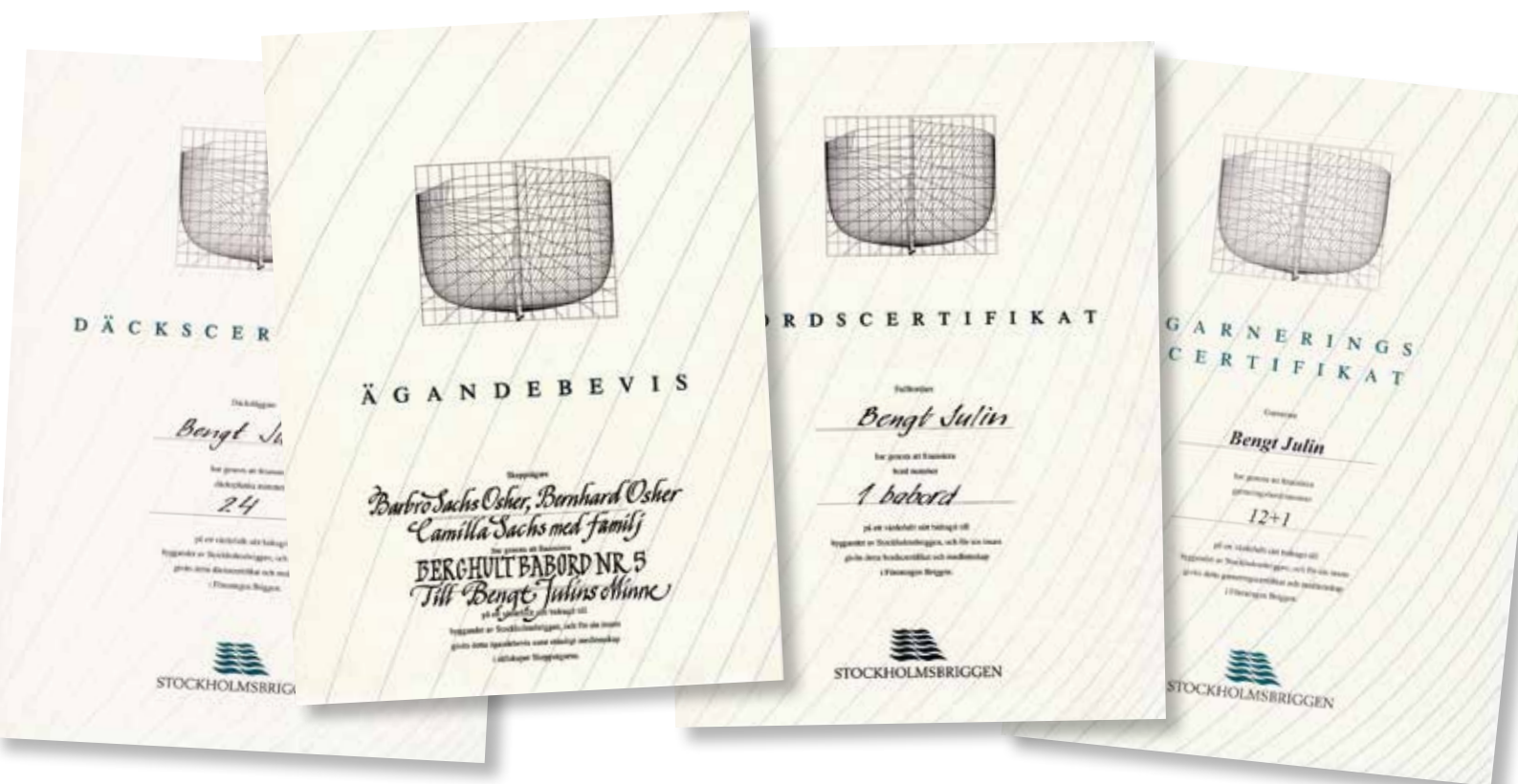
Middagskryssning

Fyra timmar segling med avslutande middag i salongen.

Pris: 995 kr Datum: Fredag 31 maj och fredag 7 juni kl 16 - 20

Plats: Kolskjulskajen, Örlogsvägen 11, Kastellholmen.

**Medlems-
rabatt
500:-**



Bengt Julin

finansiär, volontär och visionär

Räknat från kölsträckningen 1997, via bygget och sjösättningen 2005 har nu verksamheten kring *Tre Kronor af Stockholm* över 16 år på nacken. Under den tiden har många entusiaster engagerat sig på olika sätt. De allra flesta är nog "doldisar" för medlemmarna i föreningen, men är väl värda en presentation.

När Bengt Julins efterlevande för en tid sedan överlät ett hundratal aktier till föreningen väcktes i styrelsen idén att omnämna Bengts insatser i övrigt.

Gabriella Janson, ordförande i föreningen åren 1999 – 2005 berättar:

– Bengt hade ett starkt intresse för segling och båtliv. Han var under många år aktiv i KSSS. Bland annat var han internationell kappseglingsdomare och dömde till exempel i olympiaden i Kiel, 1972.

– Ett annat starkt engagemang var för handikappsegling, eller som det nu heter, segling för personer med funktionsnedsättning. Bengt var drivande och finansiär i stif-

Bengt Julin, (1911–2005) var direktör i sjöförsäkringsbolag och aktiv i näringslivet.



telsen "Skota Hem" hemma i Saltsjöbaden.

Bengts son Rolf berättar:

– Pappa tyckte att det saknades moderna ungdomsbåtar och han introducerade en rad jollar i Sverige, bland dem märks Flying Junior och Flying Dutchman. En rolig historia var när han tog in Optimistjollen till Sverige. Då tyckte "gubbarna" att han var ute och cyklade. "Det där badkaret kan ungarna kajka runt med i plaskdammen på Karlaplan!" Hur det gick sedan vet de flesta.

– När han "tog in en ny jolle" innebar det att han helt sonika köpte ett antal i utlandet, säger Rolf Julin.

Under nästan hela byggtiden styrdes takten i bygget av kapitalinflöde från medlemsintäkter, aktieemissioner, donationer och bidrag. En mycket viktig finansieringsform var försäljningen av skeppsdelar, 11 miljoner kronor av totalt 137 enligt en beräkning för åren 1998 – 2010. Bengt Julin finansierade bland annat akterskeppstimringen, ovan syns några andra delar.

Gabriella fortsätter:

– Anledningen till att Bengt kom in i "Briggen" var ett helt annat och kulturellt intresse, nämligen konst. Genom sitt engagemang i Nationalmusei Vänner kände han Björn Lindroth och Bunta Horn och blev därigenom involverad i Kulturföreningen Nordens Ljus och Grafikens Hus. Därefter var steget över till Stockholmsbriggen kort.

– Med sina många kontakter i näringslivet och stora erfarenhet som "fundraiser" blev Bengt en drivande kraft i dåvarande "marknadskommittén".

– Han var sprängfylld med kreativa idéer, avslutar Gabriella Janson.

Bengt Julin avled bara några veckor före Stockholmsbriggens sjösättning 2005. ■

/PER BJÖRKDAHL

"Han var sprängfylld med kreativa idéer"

Gabriella Janson, ordförande 1999–2005

EN AV BRIGGENS MÅNGA
ENTUSIASTER