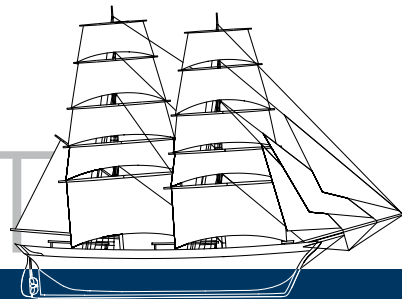


# BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VINTER 2018



Fair winds!

Flying Clipper

Aphrodite – briggen  
från Friesland

Mary Celeste – det  
största mysteriet

Djupet – en saltstänkt  
skildring av livet,  
döden och kärleken

Mycket jobb på gång

Möt briggens  
”Kock-Kalle”

Saltkråkan Race



*Till våders  
sommaren 2017.*

FOTO: PER BJÖRKDAHL



# Satsa på Briggen Tre Kronor!

Äger du en aktie i Briggen Tre Kronor AB?  
Köp en till, och ge gärna bort en till en vän!

Är du inte aktieägare än, kan du bli det nu. Bolaget genomför en nyemission, vilket innebär att man släpper ett antal nya aktier till försäljning. De kostar 300 kr styck, och köper du 20 aktier (6000 kr) får du en halvdagssegling som bonus.

Genom att köpa aktier i Briggen Tre Kronor AB stödjer du bolagets och föreningens arbete för Östersjöns miljö, för ett utökat östersjösamarbete, utvecklande seglingar med ungdomar, att bevara kunskapen att segla råttacklat och andra maritima traditioner. Uppmana gärna även dina vänner att stödja Briggen Tre Kronors arbete genom att köpa aktier- på så sätt kan vi bli många fler och göra ännu mer för Östersjön!

Som aktieägare får du även inbjudningar till fler seglingar. Dessutom - en aktie är en perfekt gåva till en vän som redan "har allt". Läs mer om nyemissionen på sidan 9.

\*\*\*

Nu är det nästan inflyttningsklart i föreningens lokal i Kolskjulet på Kastellholmen. Det blir dels rigg- och underhållsverkstad, dels en liten möteslokal och kök för föreningens alla volontärer, som Öppet skepp-gruppen. Vi räknar även med att kunna hålla kurser i lokalen framöver. Ett varmt tack till alla som hjälpt till att få lokalen i ordning!

Funderar du på att bli mer aktiv i föreningen Briggen Tre Kronor? Då kan jag varmt rekommendera att bli volontär. Träffa nya vänner, ha trevligt och göra nytta på samma gång!

Om du har tid på söndagar kan du komma med i Öppet skepp-gruppen, som guidar och berättar om fartyget, fixar fika och hjälper till med mässor och andra utställningar. Är du mer intresserad av praktiskt arbete är du välkommen i Rigg- och underhållsgruppen. Ta kontakt med styrelsen@briggentrekronor.se så hjälper vi dig vidare.

\*\*\*

Snart är det dags för årets båtmässa Allt för Sjön! Ett måste för alla båtfantaster - även om man inte går i "köpa-båt-tankar" vill man gärna gå dit och dregla lite över alla lyxiga, snabba och hutlöst dyra skapelser som visas upp i mässhallarna. I år får du inte missa att hälsa på i Briggen-montern. Du hittar den bland de klassiska båtarna, de tjärdoftande och de blankfernissade, bland tändkulemotorerna och ångbåtsfantasterna. I briggens monter, C20:10, kan du träffa nya och gamla vänner, se på film från sommarns segling, ta del av konsten att splitsa vajer, delta i en spännande tävling och - förstås - få veta mer om Briggen Tre Kronors viktiga miljöarbete. Varmt välkommen! ■

ROLF WIGSTRÖM, *Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor*

## Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor  
kallar till årsmöte i Kolskjulet  
på Kastellholmen  
Måndagen den 7 maj 2018  
klockan 18.00.

Enligt stadgarna ska följande  
ärenden förekomma:

- Mötets öppnande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
- Val av två justeringsmän tillika rösträknare
- Fråga om föreningsårsmötet blivit i stadseenlig ordning utlyst
- Fastställande av röstlängd
- Föredragning av styrelsens årsredovisning
- Föredragning av revisoremas berättelse
- Beslut om fastställande av resultat- och balansräkning
- Beslut om resultatdisposition
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna
- Val av föreningsordförande
- Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
- Val av revisor och revisorssuppleant
- Val av valberedning
- Fastställande av medlemsavgifter
- Motioner - lämnas senast 1 mars
- Föreningsårsmötet avslutas

Efter årsmötet serverar vi enkel förtäring.

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på: [www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se) > Föreningen samt på Briggen Tre Kronor ABs kontor, Slupskjulsvägen 34, Skeppsholmen, senast 14 dagar före årsmötet. Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig via e-post till: [info@briggentrekronor.se](mailto:info@briggentrekronor.se) eller på tel: 08-545 024 10.

Vid årsmötet kan endast av valberedningen föreslagna eller till valberedningen föreslagna ledamöter väljas som ledamöter i föreningsstyrelsen. Förslag till ledamöter ska vara valberedningen tillhanda senast den 15/3 till [info@briggentrekronor.se](mailto:info@briggentrekronor.se).



BRIGGEN TRE KRONOR

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). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE OCH REDAKTÖR PER BJÖRKDAHL • E-POST [BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE](mailto:BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE)  
• [WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE](http://WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE) • BANKGIRO 5156-0100 • SWISH: 123-269 74 15  
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



# Fair winds!

Tidningen Skärgården ville ha en intervju, rubriken i tidningen blev - **Förlig vind för Tre Kronor**. Skärgårdsradions Martin Loogna ringde upp för en lördagsintervju – Jag hörde att ni går ut med en nyemission, berätta! På Facebook gick det ut information och en intervju som efter bara tre dygn hade visats över 12.500 gånger. Hemsidans besöksiffror har rusat i höjden, mitt i vintern. Vi har fått det bevisat igen, Briggen Tre Kronor engagerar och berör många, även utanför våra led.

Efter att bolagstämman den 14 december gav styrelsen ett bemyndigande att gå ut med en emission har arbetet varit intensivt och efter en dryg månad (29/1) skickades så en första presentation ut till aktieägare och närstående om en företrädesrätt för teckning av aktier. Responsen har varit mycket god. I nästa steg öppnar vi upp mot nya grupper som ännu inte har aktier, många spännande kontakter är redan tagna inom näringslivet och ännu fler är på gång.



En stor anledning till att responsen blivit så bra är att vi har fått ordning på ekonomin i vårt bolag. Efter ett par år av kostnads- och effektiviseringsåtgärder, både till sjöss och till lands (med bibehållen omsättning), når vi äntligen ett positivt resultat på sista raden för 2017, onekligen en milstolpe. Detta inger förtroende både för dem som är intresserade av oss och för oss som arbetar med den dagliga driften.

Varför en emission just nu, frågar någon. Jo dels för att briggen nu har seglat i 10 år och det innebär att kostnaderna framöver kommer att öka kring reparation och underhåll (men hon är i toppskick än!) och dels för att vi vill utvärdera mer med vårt fartyg och projektplattformen vi skapat kring Östersjöarbetet.

Några exempel: Förberedelserna inför det nionde året på raken till S:t Petersburg är i full gång. Ett nytt riksomfattande ungdomsprojekt kallat Knack, knock... är i startgroparna där nästa generation kräver svar av beslutsfattarna om Östersjöns framtid. Den gamla containerutställningen skrotas och ersätts med en rullande utställning tillsammans med SeaRoom - spännande ny partner som arbetar med mobila utställningar, samt Östersjöcentrum vid Stockholms Universitet. En 60 kvm stor trailer som kan möta upp briggen i hamnarna och dessutom kan göra egna besök "uppströms" på skolor, hos företag etc. Utställningen därmed tillgänglig på ett helt annat sätt än tidigare. Premiär för utställningen blir i samband med Allt för sjön och Baltic Sea Future kongressen 8-10 mars där vi även når våra internationella gäster. Utöver detta fortsätter vi att bland annat utveckla våra integrationsseglingskoncept och praktikantseglingar.

En extra rolig nyhet är att vi slår oss ihop med Tina Ahlins musikprojekt Skärgårdsturnén, med artisterna Lill Lindfors, Jack Vreeswijk, Love Antell, Tina Ahlin - förstås - och några hemliga gästartister. Premiär på Kastellholmen den 22 juli, från däckets på Briggen! Sen seglar vi med till Sandhamn, Öregrund och Mariehamn och bjuder på öppet skepp och Östersjökunskap till publiken, spännande! Mer information kommer under våren.

Så visst är det förliga vindar för Briggen Tre Kronor.

*Anders Mannesten*  
Vd, Briggen Tre Kronor AB



*Flying Clipper*

# Världens största segelfartyg – en pojkdrom

*Flying Clipper* har fem master, mäter 162 meter och har plats för 300 passagerare. Hon sjösattes i juni i föl vid Brodosplit-varvet i Kroatien. *Flying Clipper* är det fjärde fartyget i svensk-monegaskiske affärsmannen Mikael Kraffts rederi Star Clippers.

I slutet av 50-talet gick filmen *Windjammer* på Vinterpalatset i Stockholm. Den nya filmtekniken, som senare fick namnet "Cinemiracle", visade upp det stiligaste norska skolfartyget *Christian Radich* med fyllda segel över hela synfältet.

## Uppfyllda pojkdromen

Tolvårige Mikael Krafft från Saltsjöbaden var en av många som såg filmen och blev såld på fullriggar-romantiken. Men då var han redan en inbiten seglare. Bland annat tog han sig över Ålands hav med sin lilla segelbåt för att besöka segelfartyget *Pommern* i Mariehamn.

Med universitetsexamen som sjörättsjurist från Stockholms universitet och ett antal år som framgångsrik jurist och affärsman i fastighets-, rederi- och oljebranscherna kunde Mikael Krafft i början av 1990-talet uppfylla sin gamla pojkdrom - han grundade rederiet Star Clippers.

– Jag har haft en livslång passion för sjöfartshistoria, och våra råseglare är förstås ett resultat av det. Det är den passionen jag vill dela med mig av till våra gäster ombord, säger Mikael Krafft.

– När vi lämnar hamn och vid olika manövrar brukar besättningen förklara vad vi gör och varför, men det är lite upp till vem som är kapten, och vad gästerna vill veta. Men det är alltid tillåtet att komma upp på bryggan, och gästerna kan mingla fritt med befäl och besättning.

## Legendarisk förlaga

*Flying Clipper* är byggd med femmastade barken *France II* som förlaga, ett legendariskt segelfartyg som var världens största då hon sjösattes 1912. *Flying Clipper* kommer att ha 150 hytter, inklusive 38 däckshytter med balkong, två däcksgästranger, tre pooler och en plattform för vattensporter i aktern.

– När vi seglar över Atlanten brukar vi ha

med reseledare som hjälper besättningen och håller föreläsningar för gästerna om sjömanskap, navigation, segling och konsten att knyta knopar. På däck har vi introducerat "stjärnskådning", hur man känner igen stjärnor och stjärnbilder, och hur man brukade navigera efter dem förr, berättar Mikael Krafft.

## Månskensbio

– På varje segling har vi även en "månskensbio", och visar filmen "Around the Horn", en verklig klassiker som ger en god uppfattning om det hårda slitet på segelfartyg förr i tiden.

En intressant detalj för *Briggenbladets* läsare är att Mikael är en stor fan av Göran Romare, pensionerad sjöofficer och briggens egen nestor i sjömanskap som har skrivit vår exklusiva "Handbok – segling briggen Tre Kronor".

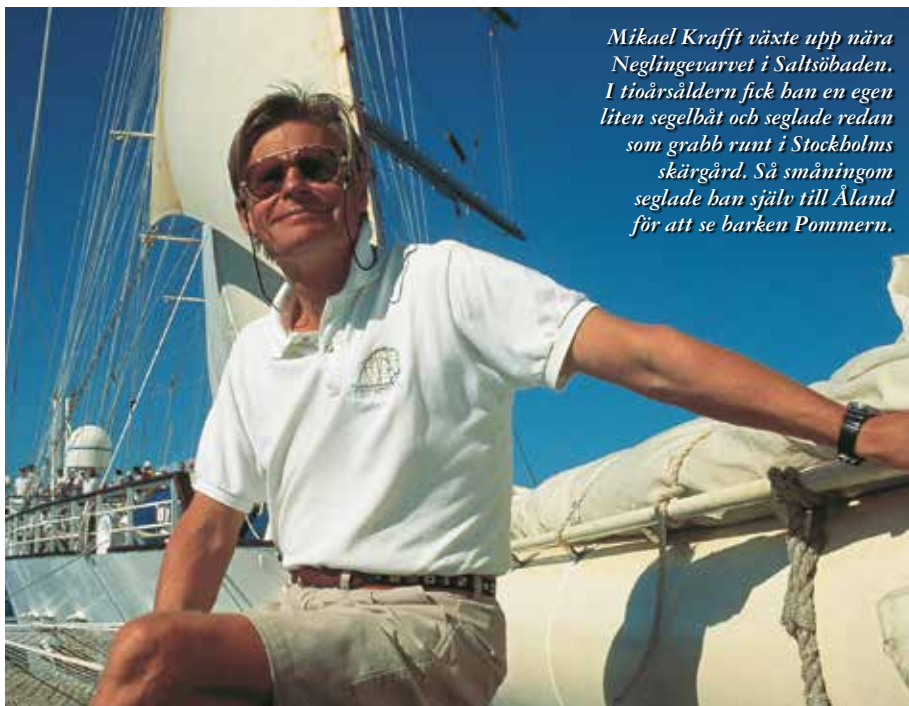
– Jag var god vän med Görans son, vi brukade fira nyår tillsammans, berättar Mikael. Och när jag fick veta att hans far hade översatt min favoritbok "Sandbankarnas gåta" (*The Riddle of the Sands*, av Erskine Calders, 1903) - en bok som jag läser om igen regelbundet, varje år, var jag förstås mycket ivrig att få träffa Göran i egen hög person!



*SV Flying Clipper är det största segelfartyg som någonsin byggts. Fartyget har ritats av den polske konstruktören Zygmunt Choren som är känd för att ha skapat en lång rad av segelfartyg, bland andra; STS Pogoria, Dar Młodzieży, STS Mir, Alexander von Humboldt, STS Fryderyk Chopin och SV Royal Clipper. Bilden är datorframställd.*

Rederiet Star Clippers är ett verkligt familjeföretag. Mikael hustru Ann är kvalitetsansvarig vad gäller hotell, restaurang- och underhållningsdelarna ombord, dottern Marie arbetar med försäljning på boknings-

*Flying Clipper har till skillnad från förlagan France II en överbyggnad med kommandobrygga mellan fock- och stormasterna och förstås en mängd modern utrustning.*



*Mikael Krafft växte upp nära Neglingevarvet i Saltsöbaden. I tioårsåldern fick han en egen liten segelbåt och seglade redan som grabb runt i Stockholms skärgård. Så småningom seglade han själv till Åland för att se barken Pommern.*

kontoret i Monaco, och sonen Eric delar sin tid mellan sagda kontor och fastighetsaffärer.

I en intervju i Affärsvärlden har Mikael Krafft sagt att han räknar med att *Flying Clipper* ska betala sig på tio år.

– Om hyttplatserna går för i snitt kring 15.000 kronor per person och vecka, och om skeppet blir nära nog fullbelagt, betalar det sig på kortare tid än tio år.

### **Sex av tio gäster återvänder**

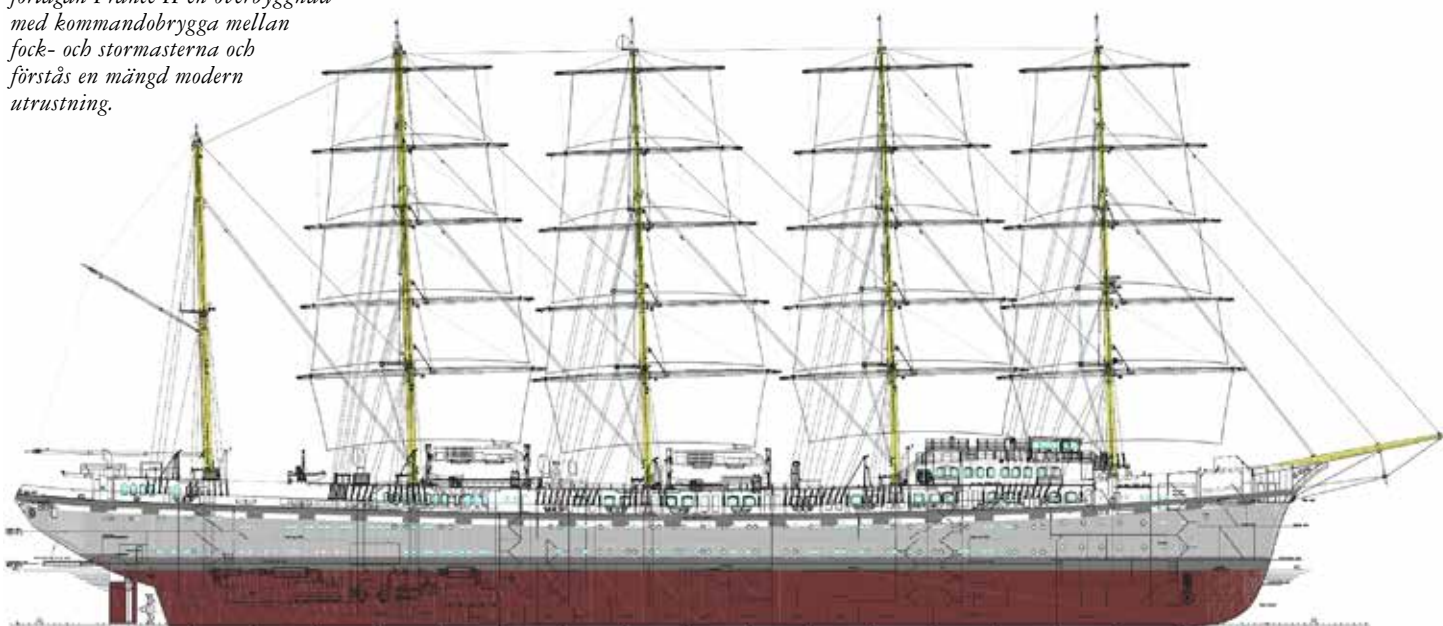
Rederiets idé är att kombinera skönhetsupplevelsen hos stora seglande fartyg med lyxen hos moderna kryssningsfartyg. Med förstklassig mat, vacker inredning, utmärkt service. Uppenbarligen har rederiet lyckats hitta sin målgrupp, för enligt deras hemsida återvänder sex av tio gäster till nya kryssningar.

– Det är min övertygelse att det bästa sättet att lära känna människor och få nya vänner är att segla tillsammans, säger Mikael.

– Vi är noga med att kaptenen och övriga befäl ombord alltid äter med gästerna, och helst olika gäster varje måltid. Vi har även helt öppen bordsplacering, vilket gör att gästerna lätt kan lära känna nya personer i stället för att bara hålla sig till sitt eget sällskap.

– Gång på gång har jag fått uppleva att det legendariska kamratskapet till sjöss fortfarande existerar. Och eftersom våra fartyg inte tar alltför många gäster, brukar gästerna känna varandra ganska väl när seglingen är över, och detsamma gäller med besättningen, säger Mikael Krafft. ■

/TEXT: KERSTIN OTERSTÅL,  
BILDER: STAR CLIPPERS



# Aphrodite

– briggen från Friesland

*Aphrodite utanför  
tyska kusten under  
Hanse Sail 2014.*



FOTO: PER BJÖRKDAHL

När *Aphrodite* påbörjade sin första segling våren 1994 inledde hon en ny era inom nederländsk segling.

Under 1970- och -80-talen hade allt fler nedriggade och motoriserade äldre segelfartyg fått nytt liv genom restaurering till mer eller mindre ursprungligt skick. En del hade också byggts om och försetts med mer lättseglade riggar och utrymmen för passagerare där det tidigare funnits lastrum. *Aphrodite* blev den första råseg-laren i Nederländerna på cirka 100 år som byggdes helt ny. Skepparen Aent Klingmas initiativ skulle snart följas av flera.

*Aphrodites* hemmahamn kom att bli Stavoren, en liten stad i Friesland som tidigare under historiens lopp drabbats av så stora motgångar att sjöfarten helt stannat av.

## En karg provins i norr

De norra delarna av Nederländerna utgörs av ett kargt låglänt marsklandskap, med träsk, sjöar och kanaler. Här har friserna bedrivit jordbruk och boskapsskötsel, utvecklat sitt eget språk och kultur, samtidigt som de slagits mot romare, vikingar och andra inkräktare. Först i samband med upproret mot spanjorerna, i slutet av 1500-talet, blev Friesland en del av Nederländerna.

Utanför den frisiska kusten ligger öarna Vlieland, Terschelling, Ameland och Schiermonnikoog. Mellan öarna och fastlandet lig-

ger det grunda innanhavet Waddenzee. De som seglar här måste vara förberedda på starka tidvattenströmmar och att då och då stå fast på en sandbank, i väntan på nästa högvatten. De boende runt Waddenzee har länge varit duktiga fiskare och seglare. Många holländare upplever Friesland som ett slags avlägset Norrland, vilket är något svårbegripligt för en svensk, eftersom hela Nederländerna bara är knappt 1½ gånger så stort som Dalarna.



*Den frisiska flaggan,  
med sina sju röda  
näckrosblad.*

## Hamnarna vid Zuiderzee

Söder om Friesland sträckte sig den stora breda havsviken Zuiderzee nästan hela vägen ner till Amsterdam och var den enda vägen dit, innan Nordsjökanalen byggdes 1876. Viken kantades av hamn- och fiskestäder som Stavoren, Enkhuizen, Lemmer, Zaandam och Urk. Speciellt känd är kanske Hoorn, som lånat sitt namn till Sydamerikas Kap Horn. Zuiderzee var dock inte enbart av godo. Varje år grävde sig viken djupare in i landet och vid hårda nordvästliga vindar fanns en ständig översvämningsrisk. Något måste göras.

Under åren 1927-33 byggdes den mer än tre mil långa, 90 meter breda och sju meter höga muren Afsluitdijk, som nu förbinder Friesland med provinsen Noord-Holland.

Två slussar tillåter fortsatt fartygstrafik mellan Nordsjön och den nybildade insjön IJsselmeer. Gradvis ersattes salt- med färskvatten. Mer än hälften av den tidigare vattenytan förvandlades till odlingsbar mark efter att vattnet pumpats bort. Nya samhällen växte upp, samtidigt som en stad som Zwolle, en gång viktig fiskehamn vid Zuidersee, nu fick flera mil till kusten, när poldrarna i IJsselmeer sakta torrlades.

I alla de gamla hamnstäderna fanns nu ett rikt utbud av små frakt- och fiskefartyg till salu. Många köptes av studenter med mer energi än ekonomi.

Speciellt populära var "botters", enmastade segelfartyg, byggda i ek, som använts för fiske med bottenrål. Andra fartyg som var eftertraktade var stålfartyg som Leemsteraaks och så småningom större skutor som tjalkar och "klippers". Fler och fler fick tillbaka sina ursprungliga segelfartygsriggar. Nästa steg var att börja segla med betalande gäster.

## Frisk segling utan sjösjuka

Det som blev en motgång för fiske- och fraktfart utvecklades i stället till en blomstrande charterindustri, med flera hundra segelfartyg, som fortfarande är aktiva. Flera faktorer spelade in. Den nya insjön IJsselmeer visade sig vara perfekt för segling. Många tiotals miljoner kubikmeter muddermassor från sjön hade använts för att bygga Afsluitdijk och poldrar och på det viset skapat en stor yta med bra segeldjup. Inga av städerna runt sjön lämpade sig längre för fraktfart i större skala. I stället har de bevarat sina historiska stadsmiljöer och blivit utmärkta turistmål.

## BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

Utan tidvatten och nordsjödyningar har våghöjden blivit lägre och sjön mindre krabb och obehaglig.

På IJselmeer går det att segla fort utan att bli sjösjuk. Det påminner lite om förhållandena i Stockholms skärgård, med den stora skillnaden att det bor fler holländare, belgare och tyskar 15-20 mil från IJselmeer, än det finns folk i hela Sverige.

## Jitske Cornelia – en klipper byggd 1895

Aent Klingmas farfar var skeppare och hans far tillbringade mycket av sin fritid på sjön. Då Aent var 23 år köpte han en 23 meter lång "klipper", en typ av flatbottnat fraktfartyg i stål, som byggdes i stort antal mellan 1890 och 1925. Med sin clipperstäv och elliptiska häck liknade fartyget ett stort havsgående segelfartyg ovan vattenlinjen, samtidigt som det var grundgående, lastdrygt och anpassat för kanalfart under vattenlinjen. Avsikten var att använda klippern *Ebenhaezer* byggd 1895, som bostad. Samtidigt utförde han sjömättningsuppdrag åt "Rijkswaterstaat", den del av nederländska transportstyrelsen som arbetar med kanaler och översvämningsskydd. Skutan döptes om till *Jitske Cornelia*, efter Aents föräldrars båda förnamn.

Efter att ha träffat Ellen och fått döttrarna Janke, Eelke, Brechtje och sonen Jelle, tog arbetet med att restaurera *Jitske Cornelia* fart. Segelriggen med en mast och tre försegel återskapades. Under de 15 år familjen ägde klippern lades allt mer tid ner på att segla, både med vanliga chartergäster och med ungdomar med sociala problem. Sakta växte idéer om att bygga ett nytt fartyg fram. Det skulle kunna ta emot flera gäster, vara råacklat, men fortfarande kunna seglas av en liten nyckelbesättning och – framförallt – inte vara längre än att det kunde



FOTO: PER BJÖRKDAHL

*Aphrodites* mångåriga ägare och kapten, Aent Klingma.



FOTO: WIKIPEDIA

*Afrodite, den grekiska gudinnan för skönhet och kärlek, romarnas Venus, har givit namn åt briggen Aphrodite. Aent Klingma har berättat att han efter femton år ombord på Jitske Cornelia ville ha ett namn som även kunde uttalas av utlänningar. Namnet skulle också spegla briggens skönhet och familjens kärlek till havet. Det kan kanske också spelade in att namnet lät sig väl förenas med utformandet av en uppseendeväckande galjonsfigur.*

ligga vid kaj direkt utanför familjens nya bostad vid Stadsgracht, den största kanalen i Stavoren.

## Frouke van Starum

Stavoren (på frisiska Starum) fick sina stadsrättigheter för nära tusen år sedan. Trots att det är Friesland's äldsta stad finns här knappt 1000 invånare. Från att ha blivit varit en viktig Hansastad 1285 minskades dess betydelse under slutet av medeltiden.

Naturens krafter är oberäknliga. Tidvatten och höststormar och översvämningar ledde hela tiden till förändringar av Zuiderzee. Stavoren blockerades av nyttillkomna sandbankar och andra hamnar tog över handeln. När hamnen till slut muddrades hade den ändå blivit för liten för att ta emot de stora fartyg som seglade till och från Nederländernas kolonier.

Hamnens igenslamning lever kvar i flera olika legender om en högmodig kvinna, den rikaste i staden. Hon beordrade en hel skeppslast med spannmål att vråkas i sjön, bara för att hon var missnöjd med att hennes kapten inte kom tillbaka med en dyrbarare last. Efter detta tilltag vände hennes lycka och hon slutade sina dagar som ett av stadens fattighjon. Idag står kvinnan från Stavoren staty och ser ut över hamnen, som en påminnelse om att högmod går före fall.



*Frouke van Starum tittar ut mot sandbanken utanför Stavoren*

## Den första helt nybyggda råsegglaren

Det var ont om råacklade fartyg i den nederländska segelfartygsflottan i början av 90-talet och det fanns inte en enda brigg. Det skulle dröja till år 2000 innan *Astrid*



FOTO: PER BJÖRKDAHL

började segla under nederländsk flagg. Sedan följde briggarna *Mercedes* 2005 och *Morgenster* 2008. Barken *Europa*, då med hemmahamn i Scheveningen, riggades också 1994, men *Aphrodite* blev det första nybygget sedan den ursprungliga segelfartygsepoken upphörde.

Utvecklingen i början av 90-talet gick mot att de segelfartygen som användes för charter blev allt större. Flera sökte sig också utanför de skyddade farvattenen IJselmeer och Waddenzee, ut på Nordsjön, Östersjön och Atlanten.

En annan trend, som blev tydlig i början av 90-talet, var att det började beställas nybyggen, skraddarsyddas för den verksamhet som skulle bedrivas ombord. Fördelarna med ett nybygge var bland annat att utrymmena kunde utnyttjas mer effektivt, utan de kompromisser som en ombyggnad eller restaurering innebär. Viktigt var också att redan från början involvera klassificeringssällskap och sjöfartsmyndigheter.

Den nya briggen ritades av Aent Klingma, Martin Bekebrede och J.M. de Vries. Nybygget på de Vries varv i Lemmer tog endast elva månader. I april 1994 var det dags för den första provturen. *Aphrodite* uppfyllde alla förväntningar och kunde snart börja segla med betalande gäster.

## Afrodite

### – skönhetsens och kärlekens gudinna

Nytt fartyg - nytt namn. *Aphrodite* har fått sitt efter kärleken till havet och fartygets

Briggen *Aphrodite* har genom åren varit en flitig deltagare i olika segelfartygsevenemang. Här seglar hon utanför tyska kusten under Hanse Sail 2014.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

## Aphrodite – briggen från Friesland fortsättning...

vackra linjer. Briggens utseende bygger på studier av böcker och besök på sjöfartsmuseer, med ambitionen att väva in så mycket som möjligt av en handelsbrigg från mitten av 1800-talet i ett modernt stålfartyg. Det har också varit viktigt att satsa på kvalitet och att använda trä överallt där det är möjligt. Många passagerare har uppskattat den tjugotalinspirerade inredningen i mahogny och den omsorg som lagts ner på varje detalj.

En ytterligare orsak till namnet *Aphrodite* var mer prosaisk. Familjen hade tröttnat på att höra utlänningar misslyckas med att säga *Jitske Cornelia* och ville ha något mer lättuttalat. Namnet motiverar också den iögonfallande galjonsfigur, föreställande den grekiska gudinnan Afrodite, som kröner briggens förtäv.

### Ut på vida vatten

Redan första säsongen 1994 lämnade *Aphrodite* de kända frisiska farvattnen för att, på sin jungfruressa, bege sig till festivalen Hanse Sail i Rostock. Denna seglats skulle följas av deltagande i en rad liknande evenemang, som Sail Bremerhaven, Kieler

Woche och Sail den Helder. Under flera år har *Aphrodite* seglat i hemmafärvatten under vår och höst. På sommaren har kosan ställts mot Tyskland, Danmark Norge och Sverige. Ett par gånger har hon besökt Stockholm. Det är lätt att ha en lång säsong när var och en av passagerarnas åtta dubbelytter har egen toalett och dusch, samt golv- eller snarare durkvarme.

År 2012 låg *Aphrodite* i London under olympiaden. Det har även gjorts specialseglingar, som den till Zingst, nära Stralsund, där flera kurser i fotografering hölls ombord. En riktig höjdpunkt måste ha varit 2013 års segling i vikingarnas fotspar – med destination Göteborg!

### 22 år med en brigg, där gästerna kommer tillbaka

Efter att ha seglat *Aphrodite* i mer än två decennier anas ett visst vemod hos paret Klingma över att skiljas från briggen. Verksamheten har hela tiden fungerat väl och både passagerare, volontärer och avlönad besättning har ofta kommit tillbaka till *Aphrodite* under flera säsonger.

Under seglingarna har deltagarna själva kunnat välja i vilken utsträckning de skulle delta i det praktiska arbetet. Att få folk att betala mycket pengar för att hala fall och brassar och tillbringa så mycket tid som möjligt utomhus har visat sig vara en utmärkt affärsidé. Många av fartygets gäster har också lärt sig mycket om navigation, genom att delta i arbetet i styrhuset. Andra har valt att bara njuta av god mat och att i lugn och ro sitta på däck och läsa en bok.

*Aphrodites* passagerare får nu söka sig till nya fartyg och upplevelser, eftersom de nuvarande ägarna har valt att avsluta den tidigare verksamheten.

### Nytt liv med privata ägare

De nya ägarna avser inte att fortsätta den tidigare rederiverksamheten. Vissa fakta om *Aphrodites* kommande planer har ändå framkommit. Hon fortsätter att segla under nederländsk flagg och har Lelystad, i

Flevoland, som registerhamn. De nya ägarna har uppgivit att de i framtiden planerar kryssningar längs franska och spanska kusten och in i Medelhavet.

### Tall Ships' Races avslutas i Harlingen

Sista etappen i Tall Ships' Races går i år från Stavanger till Harlingen i Friesland. Kanske dyker *Aphrodite* upp tillsammans med de flera hundra nederländska segelfartyg, som antingen deltar eller följer kappseglingen från åskådarplats. Själv hoppas jag att få möjlighet att träffa och tala direkt med *Aphrodites* nuvarande och tidigare ägare. Artiklarna i "Briggar i världen" brukar alltid baseras på brevkontakt, telefonsamtal och, när så är möjligt, direkta möten. Inget av detta har varit möjligt denna gång. Artikeln baseras på allmänt tillgänglig information och som bakgrund eget seglande på IJsselmeer och Waddenzee under 1980-talet.

### Nederländerna – värt en resa

Det finns många anledningar för dem som inte seglar med *Tre Kronor* i början av augusti att komma till Harlingen. Den lilla medeltidsstadens kanaler kommer att vara fulla av små, traditionellt riggade segelfartyg. I närheten finns IJsselmeer med alla dess hamnar. Det är mindre än en timmes resa till Enkhuizen Maritime Academy som har Europas första utbildningar speciellt framtagna för segelfartygsskeppare, både för dem som ska segla i inre fart och dem som ska ut på oceanerna. Ungefär samma tid går åt till att resa till Lelystad, där en replika av ostindiefararen från 1628, *Batavia*, är en stor turistattraktion. För den som är intresserad av sjöfartshistoria är de nederländska hamnstäderna en guldgruva. När det gäller segling är möjligheterna obegränsade. Provinserna Zeeland, Suid- och Noord Holland och Friesland är inte bara värda ett besök för den som råkar ha vägarna förbi, de är, som Guide Michelin skulle uttrycka det – värda en resa. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

### FAKTA AFRODITE

|               |                                                                        |
|---------------|------------------------------------------------------------------------|
| Byggd:        | 1993 - 94                                                              |
| Varv:         | J. M. de Vries, Lemmer, Friesland, Nederländerna                       |
| LOA:          | 31 meter                                                               |
| LWL:          | 25 meter                                                               |
| Bredd:        | 6,6 meter                                                              |
| Djupgående:   | 2 meter                                                                |
| Höjd:         | 23 meter                                                               |
| Segel:        | 17 stycken                                                             |
| Segelyta:     | 400 m²                                                                 |
| Maskin:       | Iveco 360 hk + hjälpmaskin och bogpropeller                            |
| Fart:         | Maxfart maskin 8 knop, segel 9 knop                                    |
| Besättning:   | 2 (minimibesättning)<br>+ 2 - 4 under segling                          |
| Passagerare:  | 16/45 - 60 långturer/dagturer                                          |
| Registerhamn: | Lelystad                                                               |
| Ägare:        | 1994 - 2016 Aent och Ellen Klingma.<br>Numera privatägt fritidsfartyg. |

Investera i framtiden!

## Köp aktier i Briggen Tre Kronor!

Till och med 26 februari finns möjlighet att teckna aktier Briggen Tre Kronor AB (publs nyemission. Teckningskursen är 300 SEK per aktie. För att teckna aktier används en teckningsblankett. Teckning är bindande och aktier tecknade utan företrädesrätt ska betalas senast fem (5) bankdagar efter erhållande av besked om tilldelning.

Detaljerad information och villkor i emissionsmemorandum och teckningsblankett finns att ladda ner från hemsidan: [www.briggentrekronor.se/nyheter/nyemission-briggen-tre-kronor/](http://www.briggentrekronor.se/nyheter/nyemission-briggen-tre-kronor/).



## The Tall Ships' Races 2018

Tall Ships' Races går i år mellan fyra nord-sjöhamnar och startar i Sunderland den 11 juli. Första kappseglingen går till Esbjerg. Sedan vidtar "Cruise in company", med valfritt vägval till Stavanger. Efter en avslutande kappsegling samlas alla segelfartygen i Harlingen i Friesland 3-6 augusti. De briggar som deltar är *Fryderyk Chopin* från Polen och *Morgenster* från Nederländerna. *Roald Amundsen*, *Mercedes* och *Aphrodite* kan också dyka upp. Mest långväga deltagare är indiska marinens bark *Tarangini*, från Cochin. Det enda svenska fartyg som har anmält sig hittills är tremastade skonaren *Vega* från Gamleby. ■

HGØ

FOTO: ANTON STENROS



## Seglingsplan våren 2018

Söndag 13 maj ... **Premiärsegling**

- Familjesegling, 595 kr (barn t o m 16 år 250 kr). - Kvällskryssning, 995 kr.

14-15 maj ..... **Långsegling från Stockholm till Nyköping.** 3 500 kr.

18 maj ..... **Middagskryssning i Nyköping.** 1 150 kr.

19 maj ..... **Heldagssegling från Nyköping till Nynäshamn.** 1 750 kr.

20 maj ..... **Skärgårdssegling i Nynäshamn.** 1 750 kr.

21-24 maj ..... **är programmet inte klart än.**

25 maj ..... **Middagskryssning i Stavnäs.** 1 150 kr.

26 och 27 maj ... **Skärgårdssegling från Stavnäs.** 1 750 kr.

29-31 maj ..... **Middagskryssningar från Kastellholmen.** 1 150 kr.

2-3 juni ..... **24-timmars. Tävlingssegling i Skärgården.** 4 900 kr.

9 och 10 juni ..... **Aktieägarsegling.** 995 kr

12-15 juni ..... **Segling till Helsingfors.** 6 900 kr.

27-29 juni ..... **Segling Helsingfors – Stockholm.** 5 400 kr.

29-30 juni ..... **Segling Stavnäs – Visby.** 3 800 kr.

Med reservation för ändringar och tryckfel.

## Nyhet för i år!

Svenska Kryssarklubben arrangerar en klassisk 24-timmarssegling 2-3 juni och bjuder även in skutor och segelfartyg att delta. I år tänkte vi ge dig möjlighet att vara med och få uppleva hur det är att tävlingssegla ett helt dygn med *Tre Kronor*. Vi avgår från Stavnäs på morgonen den 2 juni och återkommer på eftermiddagen den 3 juni. Pris per deltagare är 4 900 kr för en oförglömlig upplevelse!

## Medlemsrabatter

Du som är medlem i Föreningen Briggen Tre Kronor har även i år rabatt på de flesta av våra seglingar. För varje segling finns angivet ett medlemspris som varierar beroende på seglingens typ och pris. Mer information hittar du i vårt bokningssystem.



FOTO: STURE HAGLUND

## Entusiastiska ungdomar från S:t Botvid

Under Örn- och salsafari i oktober fick vi möjlighet att, med stöd av S:t Andreaslogen Den Nordiska Cirkeln, ta med en skolklass med nyanlända ungdomar från S:t Botvids gymnasium på en väldigt uppskattad segling.

I februari gjorde vi ett besök hos dem på skolan för att återkoppla och se vad vi kan göra för dem och om det fanns något intresse från deras sida att fortsätta samarbetet. Ungdomarna var mycket entusiastiska och vi tittar nu på olika sätt att kunna få med dem i vår verksamhet framgent. ■ /SH

Berömda spökskepp, Del 3

# Mary Celeste

## – det största mysteriet



Bland alla i verkligheten existerande fartyg, vilkas besättning försvunnit eller dött under mystiska omständigheter, är den drygt trettio meter långa brigantinen *Mary Celeste* sannolikt det mest kända.

Ett skäl är att dess öde med mer eller mindre fantasifulla anpassningar återgivits i ett flertal litterära verk, liksom filmer och tv-serier. Sherlock Holmes upphovsman, Sir Arthur Conan Doyle, använde sig av berättelsen i sin bok *Captain of the Pole Star*, närmare bestämt den del därav som kallas J. Habakuk Jephson's Statement (1884). Också thrillerförfattaren Hammond Innes bok *The Wreck of Mary Deare* (1959), som möjligen är mera känd för nutida läsare, bygger på historien om *Mary Celeste*.

### Tidigt olycksdrabbad

*Mary Celeste* byggdes 1861 i Nova Scotia och gavs namnet *Amazon*. Hennes tidiga historia kantades av olyckor. Redan under hennes jungfruresa dog hennes kapten. Strax därpå kolliderade hon med ett annat fartyg i Engelska Kanalen. År 1867 drevs hon av en rykande storm upp på land, men bärgades och såldes till amerikaner som döpte om henne till *Mary Celeste*.

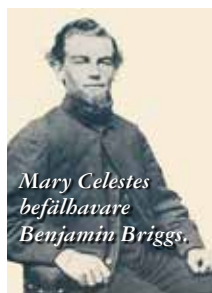
Den 5 november 1872 lämnade hon Staten Island, New York, med destination

Genua. Hennes last bestod av 1701 tunnor etanol, det vill säga sprit. Förutom befälhavaren, den 37-åriga Benjamin Briggs, och den sju man starka besättningen, hade hon två passagerare ombord; kaptenens hustru och parets tvååriga dotter.

På dagen en månad senare siktades *Mary Celeste* under fulla segel och med kurs mot Gibraltar sund av fartyget *Dei Gratia*, vars kapten, David Morehouse, kände Benjamin Briggs. Efter att ha seglat jämsides i över två timmar och noterat att inget liv syntes ombord på *Mary Celeste*, beslöt Morehouse att sända över sin förstestyrman jämte ett par man i en mindre båt.

### Allt var vått

Enligt styrmannens rapport var *Mary Celeste* till det yttre i ganska gott skick. Emellertid var allting ombord obegripligt



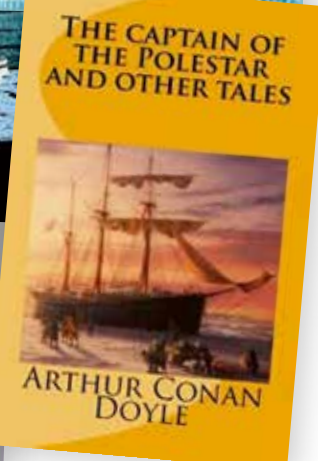
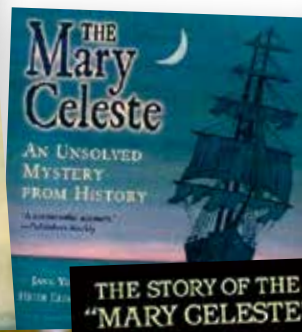
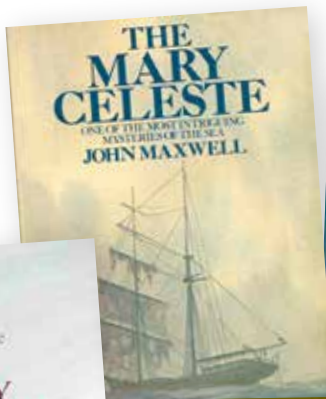
*Mary Celestes befälhavare Benjamin Briggs.*



"THE APPEARANCES OF THE TABLE SHOWED THAT FOUR PERSONS HAD EATEN FROM A HALF-EATEN MEAL TO LEAVE THE CABIN FOR EVER."

Enligt uppgift var bordet på *Mary Celeste* prydligt dukat, och fyra personer hade lämnat det utan att äta färdigt. Men ingenting om detta nämns i de första rapporterna.

vått, och i lastrummet stod vattnet meterhögt. Luckorna var öppna, och bara en pump i användbart skick. Kompassen visade sig vara förstörd, och sextanten, liksom krono-



Mysteriet om Mary Celeste har inspirerat till rader av noveller, romaner, Hollywoodfilmer och – till och med frimärken.

metern, saknades. Alla skeppshandlingar utom loggboken saknades. Den senaste noteringen hade gjorts den 24 november och uppgav en position cirka 150 sjömil väster om Azorerna. Fartygets enda livbåt såg ut att ha sjösatts på normalt sätt. En repända släpade i fartygets kölvatten. Av besättning- en fanns inte ett spår.

Några man från *Dei Gratia* avdelades för att segla *Mary Celeste* till Gibraltar. Där vidtog en sjöförklaring, under vilken miss- tankar riktades mot Morehouse och hans besättning. Inget kunde emellertid bevisas, och domstolen beslöt till slut att tillerkänna bärgarna lön, dock mindre än normalt.

### Tullat på lasten?

När *Mary Celeste* senare lossades i Genua, upp- räcktes att nio av sprittunnorna var tomma.

Hon seglades av olika ägare under ytterli- gare tolv år. År 1885 försökte hennes dåva- rande befälhavare sänka henne på Rochelais Reef utanför Haiti för att få ut ersättning för den högt försäkrade lasten. Hon vägrade emellertid att sjunka, och försäkringsbedrä- geriet avslöjades.

År 2001 påstod sig en expedition, ledd av thrillerförfattaren Clive Cussler, ha fun- nit vraket av *Mary Celeste* vid Isla de Gonave

på Haiti. Som bevis anfördes arkeologiska analyser av dokument, vrakdelar med mera. Fyndet ifrågasattes emellertid av annan ex- pertis, som hävdade att undersökning av träfragment från vraket visade att virket var betydligt yngre än *Mary Celeste*.

### Vad hände med besättningen?

Besättningens öde gav i vanlig ordning upp- hov till åtskilliga spekulationer. De mest troliga teorierna gick ut på att läckor i las- tens sprittunnor gett upphov till brandfarli- ga ångor, som besättningen försökt vädra ut genom att öppna luckorna. Risken för explo- sion gjorde att man beslöt gå i livbåten, till dess att faran bedömdes vara över. Trossen i vilken livbåten släpades gick emellertid av, och besättningen lyckades i den tilltagan- de vinden aldrig nå tillbaka till sitt fartyg. Antingen kapsejsade livbåten, varpå besät- tningen drunknade, eller drev den vidare till

havs, där de ombordvarande dog av hunger, törst och kyla.

Mer än 40 år efter olyckan fick historien om *Mary Celeste* en egendomlig epilog. I kvarlåtenskapen efter en avliden man vid namn Abel Fosdyk, påträffades dokument, enligt vilka Fosdyk i hemlighet skulle ha varit passagerare ombord på fartyget. I do- kumenten uppgavs att besättningen en lugn dag råkade i dispyt om hur effektivt en per- son kunde simma med kläder på. För att få bekräftelse hoppade kapten Briggs och y- terligare några ur besättningen i sjön, medan resten av manskapet klev upp på skanstaket för att beskåda försöket. Plötsligt utsattes de simmande för en hajattack. I samband med de ombordvarandes försök att skrämja bort hajarna kollapsade skanstaket under belast- ningen, varpå alla hamnade i vattnet. Alla utom Fosdyk, som lyckats klamra sig fast vid en stor bit av skanstaket som glidit över- bord, drunknade eller blev offer för hajarna. Fosdyk kunde inte nå fartyget och flöt under flera dygn på takflaket, tills han av vågorna kastades upp på en strand i Afrika. Rädd för att de sällsamma inslagen i hans upplevel- se skulle medföra anklagelser om lögn, och kanske till och med brott, avslöjade han ald- rig historien under sin livstid.

Det behöver väl inte sägas att Fosdyks be- rättelse avfärdats som ett rent påhitt. ■

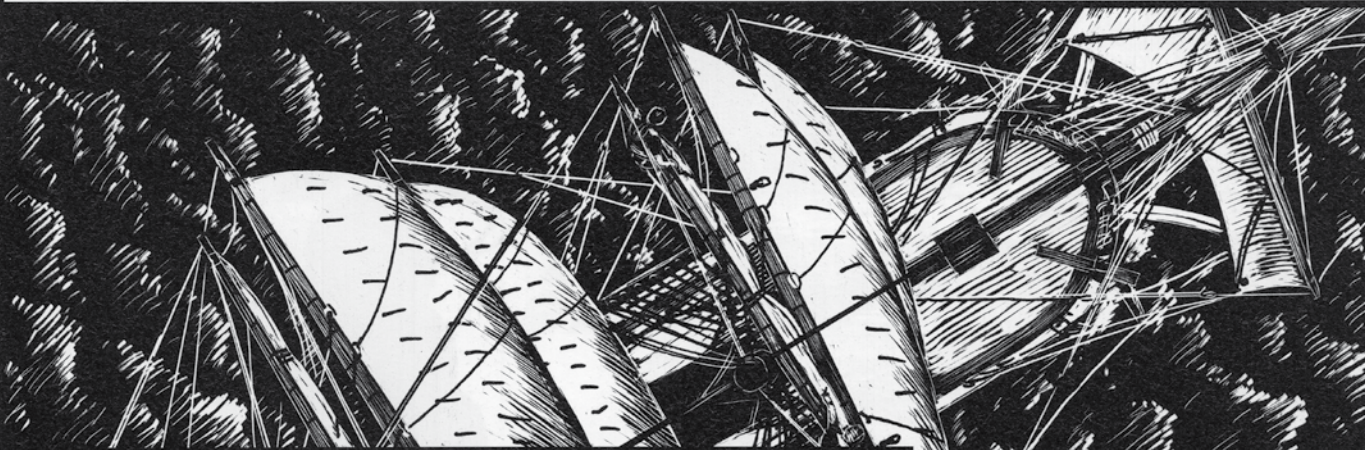
/STEN NIKLASSON

### Sten Niklasson

är föreläsare och författare. Sten är medlem i för- eningen och har hållit föredrag på Briggmåndag och även tidigare medverkat i Briggenbladet med flera artikelserier. Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarare och fartyg,



UTSIKTEN FRÅN BRAMRÅET NÄR VI AVBESLOG BRAMSEGLET UNDER DE FÖRSTA MORGONTIMMARNÄ, VAR DET INTE PÅ RIKTIGT? SOLEN NÄR DE FÖRSTA STRÅLARNÄ BRÖT UPP OVANFÖR HORIZONTEN, VAR DET INTE PÅ RIKTIGT? SKEPPET UNDER OSS, HON SOM VAR VÅRT HEM, SOM VI LA SÅ MYCKET JOBB OCH MÖDA OCH KÄRLEK PÅ, VAR HON INTE PÅ RIKTIGT?



ATLANTEN UNDER OSS, MED SINA TUSENTALS METER AV DJUP, SOM LYFTE OCH BAR OCH VAGGADE OSS MED VARJE VÅG, VAR ATLANTEN INTE HELLER PÅ RIKTIGT?

# Djupet

– en saltstänkt skildring av livet, döden och kärleken

Den bästa julklapp jag fick 2017 var den nyutgivna serieromanen "Djupet" av Karin Gafvelin – en bok som verkligen gör skäl för sitt namn.

"Djupet" är ett 269 sidor långt äventyr, fantastiskt illustrerad med bilder utförda i skrapkartong och med en text som borde intressera alla som någon gång har ingått i en segelfartygsbesättning.

Boken tar dessutom upp allvarliga existentiella frågor, som berör alla som är eller har varit unga och upplevt komplicerade



relationsproblem eller arbetsplatskonflikter. Varje läsare kommer att hitta avsnitt att känna igen sig i, men också överraskas av det som är nytt och oväntat.

"Djupet" bygger på författarens egna upplevelser och tar med oss på en resa till flera olika länder och fartyg. Stor del av tiden tillbringas ombord på den amerikanska skonaren *Windrose*. Vi stiftar bekantskap med den komplicerade och rotlösa båtluffaren och romantikern James, får följa Karins relation till honom och uppleva hur den

SKEPPEN HADE SEGLat IN I MITT LIV OCH SPELSAT MITT HJÄRTA PÅ SINA BOGSPRÖT. BARA DE KUNDE STILLA MIN LÄNGTAN EFTER NÅGOT SOM JAG INTE VISSTE VAD DET VAR. TILLSLUT GAV JAG UPP ALLT JAG KÄNDE FÖR ATT JAGA EFTER DET. DET VAR DET SVÄRASTE JAG NÅGONSIN GJORT.



pendlar mellan hisnande glädje och bottenlös förtvivlan.

Vi möter demonkaptenen Derek, som tycks ha gemensamma drag både med Ahab på valfångaren *Pequod* och Varg-Larsen på skonaren *Ghost*. Övriga mer normala besättningsmedlemmar, varvsarbetare och bekantskaper i land kommer och går. De är lätta att känna igen och ter sig helt igenom trovärdiga i sina olika roller. "Djupet" innehåller även en liten hälsning till briggen *Tre Kronor*, som Karin seglade med några gånger, åren efter sjösättningen.

## Karin har seglat många fartyg

Sista sommarlovet före gymnasiet seglade Karin Gafvelin som elev på *Shamrock*. Sedan dess har hon seglat på traditionellt riggade segelfartyg som *Göteborg*, *Kalmar Nyckel* och den skonare som i "Djupet" kallas för *Windrose*. År 2008-10 gick Karin båt- och skeppsbyggarkursen på Skeppsholmens Folkhögskola. Hon byggde en 12 fots bohusjulle och har sedan byggt och renoverat andra båtar och fartyg. Karin var även förening-



Skeppet *Kalmar Nyckel*, i Wilmington, Delaware.



Karin Gafvelin, 31 år, seglare, båtbyggare, författare och konstnär. På bilden i rollen som vaktledare ombord på ostindiefararen *Göteborg*, i Stettin 2013. Foto: Hans Gunnar Överengen

ens Molly-stipendiat år 2011 (läs mer om Molly-stipendiet nere till höger på sidan).

Det har tagit flera år att skriva "Djupe". Karin har räknat ut att hon varit i tjugo olika länder samtidigt som hon ritat och skrivit. Största delen av boken har vuxit fram under frivakter, i radiohytten på barken *Gunilla* där Karin ofta arbetat som matros. Hon har till och med lyckats arbeta med skrapkartong ombord på det 35 meter långa norska vikingaskeppet *Draken Harald Hårfagre*, under en kylslagen atlantsegling 2016.

Det är inte enbart kombinationen av skickligt utförda illustrationer och en läs-värd text som gör "Djupe" till en stor läs-upplevelse. Samuel Svenssons grafiska formgivning och det ungerska bokbinderiet Interpress har bidragit till bokens skönhet. Den är till och med försedd med ett läsband, som verkligen fyller sin funktion. Det här är en bok som förtjänar att läsas långsamt och med eftertanke. Varje läsare kommer att hitta ställen som är värda att markera, för att återvända till.

Karin Gafvelin berättar att hon nu går nu sin första formella konstnärliga utbildning, på Grafikskolan i Sättra. Jag hoppas att det kommer att leda till fler böcker. Det kanske tar ytterligare några år, men det kommer att vara värt att vänta. Till dess hoppas jag att många som seglar med *Tre Kronor* och *Briggenbladets* läsare också får förmånen att ta del av "Djupe". ■

/HANS GUNNAR ØVERENG



### SCRIMSHAW – VALFÅNGARNAS KONSTFORM

Genom att illustrera sin berättelse med illustrationer utförda med hjälp av skrapkartong knyter Karin Gafvelin an till en gammal sjömanstradition. Speciellt ombord på forna tiders valfångare var det vanligt med inristade motiv på ben eller kaskelottänder, vilket kallas "scrimshaw". Skrapkartong består av ett underlag av masonit eller kartong, överdraget av ett tunt lager kaolin. Ovanpå detta finns ett yttersta lager av tusch. Genom att bearbeta kartongen med speciella nålar och skrapor fås effekter fram, som kan jämföras med dem som ses vid trä- eller stålgravyr eller linoleumsnitt. Boken "Djupe" visar verkligen vilken mångfald av konstnärliga effekter som kan åstadkommas med denna teknik. Valfångarnas "scrimshaw" skapade på ett liknande sätt – i korthet:

Ta en tand från en kaskelot eller späckhuggare (idag används andra sorters ben eller syntetmaterial).  
Polera benet blankt.  
Täck ytan med tusch.  
Rista in ett motiv.  
Täck med tusch igen.  
Polera blankt en sista gång. De inristade linjerna är nu fyllda med tusch och ditt scrimshawarbete är färdigt.

/HGØ



FOTO: PER BJÖRKDAHL

*Jim Nordin från Rigg- och underhållsgruppen provskrapar en bit av däck för att kunna beräkna tidsåtgången. Han börjar med att värma däck med Speedheatern en kort stund. Med några tag skrapar han sedan bort det gamla lacket och ytan blir nästan som ny...*

## Mycket jobb på gång

Rigg- och underhållsgruppen har i år en ovanligt diger lista med arbeten som ska utföras på fartyget fram till säsongstarten.

Jim Nordin från gruppen har just utfört en provskrapning på däck. Metoden är att först värma upp den gamla lacken med en apparat som heter Speedheat. Efter en kort stund skrapar man med en vanlig trekantskrapa som inte ens behöver vara särskilt skarp.

– Jag har kommit fram till att det är runt 124 kvadratmeter som ska renskrapas och sedan lackas. Jag räknar med att det kommer att behövas runt 60 liter lack, säger Jim.

– Det räknas som "heta arbeten" med allt vad det innebär för säkerhetsplanering, behörigheter och så vidare. Därför kommer vi

att jobba med en styrka på runt fem personer under några helger.

Förutom "däckprojektet" är det rad andra jobb på gång: översyn av alla block och målning av dem, lacka naglar, ratt, roderkista, borden under däck, osv. Höja säkerheten i hytterna genom höjda slingerskydd, bätteringsmålning, el- och datainstallationer samt fuktmätningar. Utanför gruppen görs även renovering av värmepannan samt elverket.

Trygve Martinsson har ordnat produkt-sponsringen av tre stycken Speedheater från företaget med samma namn. Till riggverkstaden har Fredells skänkt material till skiljeväggen och den fina pardörren samt från Witre riktigt bra pris på nya klädkåp. ■ /PB

### Vem får årets Molly-stipendium?

Till minne av vår briggenvän Molly Olsson som gick bort för snart tio år sedan instiftade föreningen Briggen Tre Kronor ett speciellt stipendium.

Stipendiet ges till tjejer/kvinnor som siktar på att bli exempelvis båtbyggare, matros, båtsman, maskinist eller sjöbefäl på segelfartyg. Molly-stipendiet är avsett för praktik, kurslitteratur eller andra kostnader i samband med relevant utbildning. Stipendiet utdelas tills vidare varje år, och stipendiesumman är 5 000 kr. Om du vill söka 2018 års Molly-stipendium, skriv och berätta om dig själv och dina framtidsplaner. Varför du siktar på ett yrkesliv inom segelfartygsvärlden och varför just du borde få Molly-stipendiet.

Ansökan till årets stipendium vill vi ha senast den 31/3 2018. Sänd din ansökan till Föreningen Briggen Tre Kronor, e-post: styrelsen@briggentrekronor.se

Vi presenterar besättningen:

# Möt briggens ”Kock-Kalle”

Aldrig smakar väl maten så bra som till sjöss - och måltiderna ombord på *Tre Kronor af Stockholm* toppar det mesta! Det kan vi tacka Karl Båvner för.

**K**alle har huserat i briggens byssa i fyra säsonger redan. Dessförinnan har han lärt sig kockyrket via en rad kända restaurangkök, som Fredsgatan 12 och Villa Godthem. Men att sköta inköp, planering och tillagning själv, ibland i ett kök som rör sig oroväckande mycket, är ganska annorlunda mot att jobba i ett ”fast” restaurangkök.

– Det viktigaste och mest utmanande när det går mycket sjö är att hålla ordning på allt. Glömmer man en plåt på bänken så kommer den åka ner på durken om den inte står på slingerskydd. Bra planering är också jätteviktigt; vad jag ska laga, och hur, i vilken ordning? Då är det lättare att hålla rent och snyggt, säger Kalle.

– För övrigt är vi kockar lyckligt lottade på briggen, med byssan högt och centralt placerad i skeppet. Det gör att vi både får stabilitet, bra möjlighet att vädra och fin utsikt. Sjösjuka klarar jag mig därför oftast utan.

## Hållbarhet i byssan

Maten ombord följer samma principer som fartyget i övrigt - största möjliga miljömässiga hållbarhet gäller. Det vill säga - ”grön”,

*Kalle och hans fästme Emelie passade på att gifta sig ombord i somras under drop-in-bröllopet vid Skeppsbron. Foto: Johanna Hanno*

certifierad fisk, ekologiska grönsaker, och gärna helt vegetariska rätter.

– Det följer min personliga inställning också, säger Kalle. Jag är själv inte vegetarian, men i besättningen har de ibland varit i majoritet. Det är självklart att man ska kunna laga god vegetarisk mat!



*Här köper Kalle kaukasiska, syrade grönsaker på en marknad i S:t Petersburg. Godsakerna ingick i midsommarbuffén. Foto: Iya Unova*

– Vi måste förstås rätta oss lite efter gästerna också, men man får ta det stegvis. Numera har vi till exempel ingen bacon eller skinka till frukost, och det går utmärkt.

## Drop-in-bröllop ombord

Den 6 maj i fjol höll briggen öppet för drop-in-bröllop ombord, vid Skeppsbron. Då passade Kalle på att gifta sig med fästmon Emelie Glaser.

– Sedan hyrde vi fartyget i några timmar för lite fest och en segeltur med släkt och vänner, berättar Kalle.

## Studerar till sjuksköterska

Nu har Kalle precis börjat studera till sjuksköterska på Ersta. Om tre år är han klar.

Att ”sadla om” från hyllad skeppskock till ett stressigt och slitsamt vårdyrke känns ganska oväntat. Varför, Kalle?

– Så många andra i besättningen har valt att plugga medicin med olika inriktning; Amanda och Malin på läkarlinjen, Josef Huld och Ira är psykologer, John har börjat läsa till fysioterapeut. De har väl smittat av sig på mig, säger Kalle.

– Jag älskar att laga mat, och brinner för det, men jag vill gärna lära mig nåt mer i livet. Och man kan ju kombinera de två yrkena. Till exempel segla på *Gunilla* (seglande gymnasieskola, red.s anm.) som både kock och sjukvårdskunnig, det är jag lite sugen på.

### Besättningen en stor familj

Besättningen på briggen har med åren blivit något av en stor familj, som kommer och går i omgångar. Och alla pratar om den goda stämningen ombord. Kalle är inget undantag. Stämningen, och de många upplevelserna under resorna runt Östersjön, är det bästa med livet på briggen.

– Som när vi kommer till S:t Petersburg för att vara med i *Scarlet Sails*, då brukar vi bli guidade i stan av Iya och Margot, två ryskor som är våra "liaison officers" där. De har också hjälpt mig att handla mat till midsommarfesten dagarna efter, när vi har haft rysk-svensk buffé – det är vad jag kallar kulturutbyte!

– Eller seglingarna med eleverna från S:t Botvids gymnasium, som ofta inte har satt sin fot på en båt tidigare, men som efter två dygn på havet i hårt väder till och med kan uppskatta en surströmmingsskiva på Ulvön...

– Det är förstås kul att segla med de mer sjövana eleverna från Marina läroverket också, men det är mer spännande att följa eleverna från Botkyrka, för de utvecklas så snabbt ombord, säger Kalle.

Kalle hoppas att studierna inte ska hindra honom från att segla några vändor på *Tre Kronor* igen i sommar. Så om du under en seglats i sommar går förbi byssan och känner underbara dofter sprida sig ut på däck, då är det förmodligen Kalle som har mönstrat på igen. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Kalles kardemummabullar är oerbjort uppskattade – inte minst av prinsessan Estelle, som fick smaka när hon och briggens gudmor, kronprinsessan Victoria, var ombord. Se gärna "Maten ombord – intervju med kocken Kalle på Tre Kronor af Stockholm" på Facebook eller Youtube.

## Briggar på frimärken

Redan på 1500-talet nämndes i en engelsk text "...lyttle shyppes called Brigandys". Ordet är nära besläktat med ordet "brigand" – rövare. Första gången "Briggar i världen" illustrerades med ett frimärke var i *Briggenbladet* 4, 2011. Fartyget i Algers stadsvapen fick då stå som urtypen för en brigg. I Alger användes briggarerna först till sjöröveri, senare till transport av spannmål till Marseille. Beskrivningarna av briggarerna *Eye of the Wind* och *Royalist* 2012 och 2014 visade också briggrimärken. Kommande artiklar i serien "Briggar i världen" om *Andrew Doria*, *Beaver*, *Fryderyk Chopin*, *Lady Nelson*, *Niagara* och *Unicorn* kommer också att avbilda frimärken, med respektive brigg som motiv.



Som de tilltalande miniatyrkonstverk de ofta är har frimärken med nautiska motiv använts som illustrationer av flera skribenter i *Briggenbladet*. Senast såg vi Allan Palmers vackra frimärke med den åländska briggen *Altai* som motiv.

I kommande nummer av *Briggenbladet* kommer det att dyka upp notiser om olika briggar på frimärken. Tanken är att så småningom samla dessa till en bok, med mer utförliga texter. Ur frimärksalbumet plockar jag litet slumpartat ut ett briggrimärke.

*Rio Grande* byggdes i Devon, England 1868. Jungfruresan gick till Västindien.

Från 1871 ägdes

hon av olika medlemmar av familjen Karran, från Isle of Man.

År 1883 såldes briggen till en redare i Sydney, Australien. Året efter blev hon

vrak, då hon strandade vid Poverty Bay, Nya Zeeland, på Nordöns ostkust. Besättningen



Briggen *Rio Grande*, Castletown, Isle of Man

och lasten av stenkol klarade sig, men fartyget blev helt sönderslaget. Idag har man byggt en golfbana nära haveriplatsen. Så kan det gå.

Frimärket ingår i en serie av fem, som också avbildar några andra av Karrans fartyg: de tremastade barkarna *Hope*, *Lady Elisabeth* och *Sumatra*, samt fullriggaren *Manx King*.

Avslutningsvis en brigg som inte kräver någon närmare presentation:

Den stora frågan är vilken koppling som finns mellan *Tre Kronor af Stockholm* och det afrikanska landet Mocambique?

Svaret är enkelt – Ingen alls! Den gemensamma nämnaren är ett litauiskt företag som heter Stamperija Ltd. De uppger sig



ha avtal med länder som Centralafrikanska Republiken, Guinea, Mocambique, São Tomé och Príncipe, Togo och Solomonöarna om att sköta produktion och försäljning av deras frimärken. Det här har lett till en helt oseriös massutgivning, som inte motive-

ras av postala behov utan är helt inriktad på samlare. Frimärkena bojkottas av internationella frimärksorganisationer, får inte visas på utställningar och saknar seriöst samlarvärde. De ska förhoppningsvis inte visas mer i "Briggar på frimärken", men det kan nog hända att det kommer att dyka upp ytterligare exempel på att *Tre Kronor* uppskattas även av frimärksförfalskare. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

## Besök oss på Allt för sjön

Ett säkert vårtecken! Föreningen har även i år en egen monter på Stockholms största båtmässa Allt för Sjön mellan 3 - 11 mars. Montern är fylld med aktiviteter och en kul tävling. Vi berättar om fartyget och våra olika aktiviteter. Huvudsyftet är att intressera nya medlemmar. Kom och hälsa på! ■





FOTON: HANS-GUNNAR ØVERENG

## Fler segelfartyg som frimärken

Den 1 februari 2018 var det dags för fjärde delen i Åland Posts 6-åriga frimärksserie Segelfartyg som utforskar den åländska segelfartygsepoken. Konstnären och vår *Tre Kronor*-skeppare Allan Palmer har avbildat två ståtliga Amerikabyggda segelfartyg, fullriggaren *Albania* och skonaren *Atlas*.

Tillväxten av den åländska segelfartygsflottan bestod tidigt 1900-tal främst av andrahandstonnage. Över 200 utländska träfartyg köptes till Åland mellan 1880-1914.

Fullriggaren *Albania* byggdes 1884 i St John, Kanada. Den inköptes till Åland 1903 och var då Finlands största segelfartyg i trä.

Fartyget hade två befälhavare under sin tid i åländsk ägo.

De sista tre åren förde Gustaf Erikson befälet, som senare blev en av Ålands största redare. *Albania* var vid köpet redan gammalt och trött och såldes redan 1908 i Rio de Janeiro dit det anlant svårt läckande. På frimärket ser vi segelfartyget på väg söderut i hårt väder på Nordatlanten.

Den 4-mastade skonaren *Atlas* byggdes 1908 i amerikanska Bath, Maine och hette då *Bertha L Downs*. Den köptes år 1923 av ett mindre åländskt rederi med sjökapten Arthur Andersson i spetsen. Han förde själv befälet fram till 1927.

Allan Palmer har på frimärket avbildat fartyget på Nordsjön seglandes bidevind på väg till England. *Atlas* såldes 1931 till en estländsk sjökaptens.

Till frimärkena hör så kallade maximikort som visar traditionella skeppsporträtt av fartygen och samlarblad. Bladen är framtagna i samarbete med Ålands Sjöfartsmuseum och innehåller bakgrundsinformation om varje fartyg och frimärkena stämplade med förstadsstämpel. ■



## Saltkråkan Race – alltid första helgen i oktober

Den största regattan för segelfartyg i Stockholm är Saltkråkan Race, som seglas varje år den första helgen i oktober.

I år var det tretton skutor och ett par mindre traditionellt riggade fartyg som deltog i kappseglingen på Ingarö- och Jungfrufjärden. Det är mäktigt att se alla dessa fartyg tillsammans. Det som förr i tiden var vardagsmat har nu blivit en exklusiv upplevelse.

Hälften av de deltagande skutorna är äldre än 100 år: Ketchriggade hajkuttern *Anna-Sofia*, byggd i Skagen 1913, ketchen *Ariel*, byggd i Møre och Romsdal 1917, skonaren *Constantia*, byggd i Marstal 1908, engelska kuttern *Deodar*, byggd i Brixham 1911, loggern *Shamrock*, byggd i Vlaardingen 1915 och engelska kuttern *Sunbeam*, byggd i Lowestoft 1905. Äldst av de samlade skutorna är skonaren *Ellen* som byggdes på Thurø, nära Svendborg, redan 1898.

Förtöjda i Napoleonviken som traditionen bjuder.



Eldsjälen Bernt Karlsson har deltagit i kappseglingarna sedan starten 1991. Här håller han i Saltkråkans Race vandringspris.

Mitt under kappseglingen såg vi på långt håll *Tre Kronor af Stockholm*, på väg till eller från en örn- och sälsafari.

Traditionellt riggade segelfartyg i Stockholms skärgård är idag betydligt ovanligare än havsörnar och säl. Möjligheten att samtidigt uppleva ett dussintal tillsammans är begränsad till en gång om året - Saltkråkan Race.

Tänk om *Tre Kronor* i år skulle delta i regattan, som en av de tävlande. En annan idé är att ägna den första helgen i oktober till skut- och båtskådnin, på Jungfrufjärden. Ombord på briggen skulle vi kunna ha en guide kunnig i sjöfartshistoria och/eller någon som skulle kunna lära ut knep för den som vill bli en bättre fartygsfotograf.

Förhoppningsvis kommer Saltkråkan Race 2018 att attrahera ännu fler segelfartyg. Det vore mycket roligt om *Tre Kronor* kunde vara ett av dem. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

/POSTEN ÅLAND