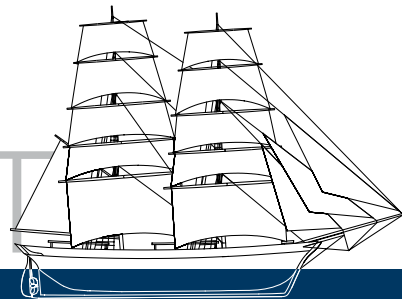


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2020



Seglingar 2020

Hjälp oss stödja
Expeditionen!

Om gaffelriggade
traditionsfartyg

Ares – den grekiska
revolutionens mest
berömda brigg

Tankar bakom
att skola in
ny besättning

"Vilket fascinerande
hantverk!"

Så här jobbar
föreningsstyrelsen

Dalarö, maj 2018.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



2020 – förändringens år...

"År 2020 kan för många bli mycket minnesvärt då den markerar början på en ny era och innehåller flera kraftfulla planetariska händelser. Förbered dig på att året kan skänka dig någon form av upplevelse eller förändring som för alltid kommer finnas kvar i ditt minne. Det kan till exempel vara en helt ny början på något i ditt liv både personligen och ekonomiskt."

Så skriver astrologerna om det år vi just gått in i och visst märks det redan på många plan, politiken, världen och kanske framförallt klimatet... förändring... vår i januari, ingen snö och massor med vind... i framtiden kanske vi måste planera tidigare påriggning men framförallt kan vi "på Briggen" dra vårt strå till stacken och förse folk runt Östersjön med kunskap om hållbarhet på vårt sätt. Att ge folk information som kan göra skillnad genom personliga kontrakt/löften där man själv kan ändra beteende för ett bättre klimat... på lång sikt javisst, men hellre lite än inget.

Under årens lopp har vi varit med om många äventyr och upplevelser med fartyget och nu i vår startar nästa strapatsrika etapp – mot Expedition Rädda Östersjön och 2021 års Tall Ships' Races. Viktiga milstolpar som kommer ge oss alla en nystart och förändring. Som sista meningen ovan är också förhoppningen att nästa äventyr ska locka oss medlemmar, nya kompisar och stora investorer att också hjälpa till att stötta ytterligare ekonomiskt för vår vision – Att segla i 100 år! ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

josefin.sollander@briggentrekronor.se
foreningen@briggentrekronor.se

PS. Vill du engagera dig ännu lite mer är du varmt välkommen att hänga med i styrelsen, någon av våra volontärgrupper och även den snart nybildade gruppen "Briggenguiden" – hör av dig så hittar vi en uppgift som passar just dig :-)

Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Måndagen den 25 maj 2020
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 revisorernas 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
- Föreningsårsmötet avslutas

Efter årsmötet bjuder vi på kaffe.

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på: 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: foreningen@briggentrekronor.se eller på tel: 08-545 024 10.

Motioner lämnas senast 15/3 till foreningen@briggentrekronor.se.

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 foreningen@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
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • MEDLEMSKONTAKT: foreningen@briggentrekronor.se • 08-545 024 10
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Seglingar 2020

Hel- och halvdagsseglingar

Under maj och juni har vi planerat in olika hel- och halvdagsseglingar som du hittar på www.briggentrekronor.se

Heldagssegling kl 10 – 17. Medlem: 1 300 kr; ord pris: 1 500 kr.

Lunchkryssning kl 10 – 14. Medlem: 750 kr; ord pris: 850 kr.

Kvällskryssning kl 16 – 20. Medlem: 850 kr; ord pris: 995 kr.

Förutom våra vanliga seglingar erbjuder vi också en rad olika temaseglingar:

Svenska Sjöräddningssällskapet, 2 juni



FOTO: PER BJÖRNDALH

En kvällskryssning tillsammans med representanter från Svenska Sjöräddningssällskapet station i Stockholm. Vi får höra om deras arbete med spännande och dramatiska berättelser från verkligheten och vi får även stifta bekantskap med några av de båtar som är stationerade i Stockholm. En av de medverkande är dessutom sjöräddaren Åsa Näsman

som arbetade under många år med *Tre Kronor*. Som kuriosita kan nämnas att Sjöräddningssällskapet bildades år 1907 på Hotell Rydberg.

Datum och tid: 2 juni kl 17-21

Pris: 995 kr varav 150 kr går till Sjöräddningssällskapet

Plats: Kolskjulskajen, Örlogsvägen 11 på Kastellholmen

Långsegling till Visby

Vi planerar även i år långseglingar till och från Visby i samband med Almedalen.

Preliminära datum Stockholm – Visby 26-27 juni samt Visby – Stockholm 5-6 juli.

I skrivande stund är detaljerna inte klara men när du läser detta kan du läsa mer på Briggen Tre Kronors hemsida www.briggentrekronor.se

Fyrsafari från Stavnäs 30 o 31 maj

Tillsammans med vår legendariske skärgårdsguide, tillika styrelseledamot i Föreningen Briggen Tre Kronor, **Jan Olsén**, ger vi oss ut från Stavnäs med sikte på fyrarna i skärgården omkring.

Under seglingen berättar Jan om de olika fyrplatserna, om människorna som verkat där och dramatiska händelser ur historien.

Datum och tid: 30 och 31 maj kl 10-18

Medlemspris: 1 400 kr; ord pris: 1 650 kr.

Plats: Stavnäs vinterhamn



BILDER: WIKIPEDIA



Abraham Rydberg segling, 3 juni

Grosshandlare Abraham Rydberg är ett ikoniskt namn inom den svenska sjöfarten. Som handelsman och redare byggde han upp en stor förmögenhet och vid sin död donerade han stora belopp för att stödja utbildning av sjömän och sjöbefäl. Bland annat finansierade stiftelsen under många år flera olika utbildningsfartyg som gick under namnet *Abraham Rydberg*. Briggen Tre Kronor har genom åren fått stora bidrag för att kunna ge ungdomar praktik ombord.

Vår ciceron är **Tommy Adamsson** från Stockholms Grosshandels-societet och under seglingen passerar vi flera platser med anknytning till Abraham Rydberg. Som avslutning serveras naturligtvis Biff Rydberg i salongen.

Datum och tid: 3 juni kl 17-21

Medlemspris: 850 kr; ord pris: 995 kr.

Plats: Kolskjulskajen, Örlogsvägen 11 på Kastellholmen

Skärgårdsbåtens dag, 12 juni

Denna dag samlas en stor del av Stockholms ångdrivna skärgårdsbåtar och går i kotte från Stockholm till Vaxholm. Vi avgår lite tidigare och på vägen ut berättar vår guide **Gert Ekström** om Skärgårdsbåtens historia. När vi lite senare blir upphunna av kortegen får vi veta mer i detalj om de olika fartygens historia.

Kvällens maträtt är som sig bör Ångbåtsbiff och serveras i salongen på vägen hem där Gert får möjlighet att berätta mer och svara på frågor.

Datum och tid: 12 juni kl 17-21 **Medlemspris:** 850 kr; ord pris 995 kr

Plats: Kolskjulskajen, Örlogsvägen 11 på Kastellholmen



FOTO: WIKIPEDIA

Hjälp oss att stödja Expeditionen!

– Expedition Rädda Östersjön kommer att vara stommen i Briggen Tre Kronors verksamhet för lång tid framöver. Fartyget *Tre Kronor af Stockholm* är det främsta redskapet och syftet är att i verka i hela Östersjöregionen. Föreningen vill på alla sätt stödja den verksamheten. Därför är DITT STÖD SOM MEDLEM nu helt avgörande för föreningens förmåga att bidra till framgång!

Vi återupptar en tradition från byggtiden då det var möjligt att bli skeppsägare. Man kunde köpa en symbolisk del i fartyget som till exempel ett spant eller bordläggningssplanka. Tanken är nu att du ger föreningen en möjlighet att ”kicka igång” Expedition Rädda Östersjön och därigenom säkra fartygets fortsatta seglation. Som ett tydligt tack för ditt stöd lämnar vi motprestationer i tre nivåer:

Expeditionsstödjare, 500 – 9999 kronor

Får som tack ett diplom och omnämnande i Briggenbladet.

Expeditionsvän, 10 000 – 29 999 kronor

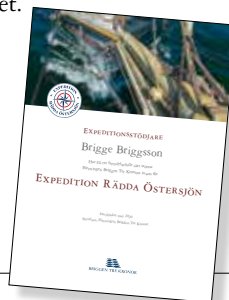
Får som tack 2 st halvdags- eller 1 st heldagssegling (eller segling av motsvarande värde) samt ett diplom och omnämnande i Briggenbladet.

Expeditionsambassadör, 30 000 kronor +

Får som tack 1 st modell av *Tre Kronor af Stockholm*, värde 19 000:- (de tio högsta inbetalda beloppen), 1 st inramad litografi av *Tre Kronor af Stockholm* (de följande tio högsta inbetalda beloppen) och därefter följande inbetalda belopp, heldagssegling för fyra personer (eller annan segling för motsvarande värde) samt ett diplom och omnämnande med bild (om så önskas) i Briggenbladet.



Vi tar tacksamt emot ditt stöd till föreningens Bankgironummer 5300-5476 eller Swish 1233615762, i Swish kan du även använda QR-koden här till vänster. Mejla foreningen@briggentrekronor.se om du vill ha en faktura!



Den vackra och mycket fint detaljerade modellen av *Tre Kronor af Stockholm* levereras lite senare i år i en helt ny tillverkad serie. Modellens försäljningspris är 19 000 kronor.



Björn Sennebys litografi var motivet på Briggen *Tre Kronors* aktiebrev under lång tid. Ett unikt konstverk i begränsat antal.

Erbjudandet ovan gäller fram till emissionstidens slut

som fastställs efter efter Briggenbladets utgivning. Kommer på www.briggentrekronor.se

Informationsmöte för medlemmar onsdag 18 mars

Klockan 18:00 i salongen ombord på *Tre Kronor af Stockholm*. Kolskjulskajen.

Under båtmässan Allt för Sjön

kan du i föreningens monter få mer information om Expedition Rädda Östersjön. Djupare information kan ges vardagar efter klockan 16.00 samt under mässhelgerna.

Information och film om
Expedition Rädda Östersjön
finns på hemsidan:
www.briggentrekronor.se



Frågor och svar angående utvecklingen i "Briggen"

Varför är Briggen Tre Kronor ett aktiebolag och inte som för många andra fartyg en stiftelse eller en förening?

Först startades Föreningen Briggen Tre Kronor och därefter startades Briggen Tre Kronor AB (först under namnet Stockholmsbriggen AB) 1996. Syftet var att på bästa sätt kunna hantera det stora byggprojektet med tillhörande kostnader och finansiering. Tidigt var en del av finansieringen emissioner och bankkrediter knutna till bolaget.

De senaste åren har varit turbulenta – vad är er syn på huvudorsakerna till detta?

Under 2018 blev VD, tillika säljansvarig, långtidssjukskriven. Någon ersättare gick ej att finna på kort tid. Detta ledde till snabbt minskade intäkter. Bolaget startade sedan en emission i samarbete med Pepins Group som inte kunde slutföras då en av bankerna sade upp hela sin del av krediterna.

Förra året vid denna tid startades en rekonstruktion - varför valde vi att göra en sådan? Styrelsen hade inget annat val för att undvika konkurs.

Hade det inte varit enklare att gå i konkurs och börja om från början?

En konkurs hade inneburit att alla delägare, leverantörer och övriga intressenter hade förlorat sina investeringar och fordringar. Risken var dessutom överhängande att fartyget hade hamnat i ett ägande helt utanför den nuvarande intressesfären, sannolikt utanför Sverige/Östersjön.

Alla investeringar i varumärke och upparbetade relationer till en stor mängd samarbetspartners hade gått förlorade.

Expeditionen är Briggens nästa projekt - vad innebär den?

Bolagets nya verksamhet kommer till största delen vara att utveckla och driva det nya fleråriga hållbarhetsprojektet "Expedition Rädda Östersjön". Projektet syftar till att genom opinionsbildning, beslut och handling, samla alla goda krafter till att göra verklig skillnad i arbetet med att rädda Östersjön. Flera av de mål och delmål i FN:s Agenda 2030, särskilt gällande målen 14.1, är direkt centrala för Östersjöns framtid. Hittills har bolagets fokuserade satsning på detta hållbarhetsprojekt rönt stort intresse från företag, stiftelser och andra organisationer kring Östersjön bl a från Rotary International och svenska FN-förbundet.

Ett nytt ägar- och projektbolag Expedition Baltic Sea AB (EBS) har bildats, (helt i linje med tidigare beslut inför emissionen i samarbete med Pepins Group) som kommer att ansvara för driften och vidareutvecklingen av projektet "Expedition Rädda Östersjön". EBS styrelse består initialt av samma personer som idag utgör styrelsen i Briggen Tre Kronor AB (BTK). Bolaget kommer även att bli en viktig ägare i BTK, som kommer att vara en viktig part i genomförandet av projektet.

Vilka aktiviteter pågår just nu för att säkra en sund ekonomi framöver?

Inom kort beräknas kvittningsemissionen i Briggen Tre Kronor AB för den i ackords-uppgörelsen överenskomna kvittningsbara skulden på 10,2 mkr bli registrerad hos Bolagsverket. Denna kvittning tillsammans med bokförda nedskrivningar 0,5 mkr minskar bolagets skuldbörda med 10,7 mkr.

I början av mars kommer det nya bolaget, Expedition Baltic Sea AB, att starta en nyemission på 4-10 mkr. Syftet är att säkra grundfinansieringen av expeditionen och möjliggöra att befintliga bankkrediter kan reduceras i så stor utsträckning som möjligt. Eventuellt kan detta kompletteras med ny extern upplåning.

En annan viktig åtgärd som pågår är att stärka bolagets säljkapacitet genom att etablera strategiska samarbeten med partners och andra organisationer. Därvid skapas fleråriga kundavtal som kan generera bra lönsamhet och jämnare kassaflöden över hela året.

Vilka är de största farhågorna?

Att vi inom kort inte hittar en acceptabel finansiell lösning med bankerna.

Att nyemissionen inte når minst 4 mkr.

Att tecknandet av nya kundavtal inte går tillräckligt snabbt.

Vilka är de största möjligheterna?

Att medvetenheten i samhället om vår utsatta miljö i luft och hav har på senare år ökat betydligt.

Att flera analytiker anser att företag som arbetar dedikerat med hållbarhetsfrågor attraherar kapital, kunder och personal mer än övriga bolag.

Att hållbarhetsfrågorna är en strategisk fråga för de flesta företag och viktig för företagens varumärke.

Att marknaden för "Impact investing" - växer snabbt, vilket borde gynna vår verksamhet. Denna typ av investeringar ska enligt "The Swedish National Advisory Board for Impact Investing", ge mätbara, positiva och väsentliga nettoeffekter på prioriterade problem för samhälle och miljö.

Att vi har en gedigen erfarenhet av miljö- och ungdomsarbete samt stort nätverk och starka samarbeten med företag, myndigheter och forskningsinstitutioner.

Att vi har seglat 1000-tals sjömil till olika länder kring Östersjön, gjort mer än 200 hamnbesök och byggt ett starkt varumärke för Briggen Tre Kronor.

Att vi har kunniga och lojala medarbetare på land och till sjöss.

Att vi har utvecklat ett hållbarhetskoncept med egen profil som kan skapa verklig skillnad i miljöarbetet kring Östersjön.

Thomas Flinck, ordförande, Mats Jakobsson, vd Briggen Tre Kronor AB

Om gaffelriggade traditionsfartyg

Artikeln är skriven av Hakon Malmberg – primus motor för TS Constantia/-Stiftelsen Solnaskutan. Den har utgjort underlag för en föreläsning i höstas vid Nordisk Gaffelriggseminar för Hardanger Fartöyvernssenter i samarbete med Sør-Troms Museum i Harstad, Norge. Gedigna kunskaper vi gärna delar med oss till Briggenbladets läsare.

Termer och historik

Master, stänger och **bogspröt** är rundhult som sitter fast i ena änden.

Rår är rörliga rundhult som är upphängda någonstans inte alltför långt från mitten.

Bommar och **gafflar** är rörliga rundhult som är upphängda i båda ändar.

Riggmetoden att flytta ut en rår, så att den

a) vilar med ena änden mot masten med en kloo

b) hissas med två fall (och således förvandlas till en bom)

tycks ha kommit i bruk någon gång under 1500-talet i den holländska kustfarten. På bilderna från den tiden ser det ut som om gaffelbommen, eller gaffeln som vi säger idag, hissades med bara ett fall. Gaffeln var mycket kort. Seglen var påfallande höga. Likheter med dagens bermudasegel med en rejäl latta i överkant är påfallande.

Det bör ha väckt häpnad när ett lastfartyg dök upp utan rår. Skeppen verkade inte tappa vare sig fart eller höjd. Och plötsligt kunde man spara in rejält på både tågvirke och arbetskraft.

I början av 1700-talet sjösattes den första gaffelskonaren i Amerika. Gafflarna hade nu ökat betydligt i längd, men principen hade alltså redan varit i bruk i Europa sedan minst 150 år. Ordet skonare hade den gången inget med riggen att göra. Det var en åskådare som tyckte att den nya gaffelriggaren flöt lätt och fint som en "smörgås", en sån som studsar på vattnet, vilket heter *scoon* på engelska. Skeppsbyggmästaren blev glad och ropade:

— *Yes, she is a real schooner!*

En **skonert/skonare** har den större riggen akterligt placerad och den förliga kallas då fockrigg. På engelska heter det **brigantine/barquentine**. Storriggen saknar alltid rår, men i fockriggen kan det vara rår, många i början men färre med tiden. När alla rår är borta blir det en **slätskonert** och då säger engelsmännen *fore-and-aft-schooner*.

Varför kan vi inte bestämma oss för om det ska heta skonare eller skonert? Det är ju

en och samma rigg. På 1700-talet hette riggen skonare på svenska. På 1800-talet skulle allting sluta på -ert (kypert, fendert, klyvert, dyckert osv.) så då blev det ju skonert. Men på 1900-talet blev det skonare igen. Och nu är vi i 2000-talet, så det får väl bli skonert nu då...

Begreppet galeas vågar jag mig inte på. Det var vanligt bland segelfartygen att en skrovtyp fick ge namn åt en riggtyp, och vice versa, i en ändlös röra. Inte ens segelfartygsexperten Basil Greenhill klarar av att hålla isär begreppen alla gånger. En galeas är i alla fall ett tvåmastat segelfartyg med storriggen förligt placerad. Den akter kallas då **mesanrigg**. Den stagas föröver av sina vant, medan skonertens aktermast stagas föröver med ett storstag mellan eselhuvudena.

Ketcher är väldigt vanliga i nordiska vatten. Ordet kommer av *Catch*, en sorts mycket liten örlogsman i engelska flottan på

*Tvåmastade slätskonerten
T/S Constantia.
Byggd i Marstal,
Danmark 1908.*



FOTO: PER BJÖRKDAHL



1600-talet, som skickades in mellan de stora skeppen och ställde till en massa förtret med en liten kanon på fördäck. Hon girade snabbt med sin mesan och "fångade" stora byten.

Hur ser vi ut, på håll?

Karaktären av ett segelfartyg kommer ju först fram när hon dyker upp på horisonten. Till riggen hör ju vanligen ett antal försegel och jag tänkte prata lite om hur högt de ska föras. Min sagesman Folke Eriksson i Pataholm var en riktig seglare. Hans far seglade i fraktfart utan hjälpmotor ända till 1953. Folke sa att förseglen ska inte gå högre än eselhuvudet på den förliga masten. Och faktum är att det finns inte en enda skuttavla från förr där förseglen går högre än så. Förseglen kan med fördel ha halsar när peket lutar mycket. Inte så långa, bara så att vi undviker att den turbulens, som finns närmast ovanför peket, påverkar seglet.

Vår rätt har vi också en del att studera på de gamla skuttavlorna. Förseglen var jämnt fördelade över peket. Jag har aldrig sett att jagar- och klyvarhalsarna sitter i samma punkt. Det beror på att det är bra med spalteffekt, som jag ska återkomma till lite senare. Förseglen är ett kraftpaket som vi inte ska ge oss in och pillra på. Det handlar om erfarenheter från flera hundra år. Utgå vid all riggning från den gamla kunskapen och var sparsam med idéer hur du tycker att det borde funka.

Lutar masterna lite hur som helst? Titta än en gång på gamla skuttporträtt. Där får du svaren på hur dina fasta rundhult ska



Tre klassiska gaffelriggade segelfartyg fotograferade i Aarhus bugt under The Tall Ships' Races 2013. Från vänster åländska galeasen *Albanus*, sjösatt 1988. Replika efter ett fartyg med samma namn från 1904. I mitten den brittiska ketchen *T/S Maybe*, byggd 1929. Till höger den norska ketchen *Wyvern* av Aalesund, byggd 1995 och replika av den legendariska *Wyvern* (Colin Archer design) byggd 1897.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

vinkla i förhållande till skrovet och horison- ten för att bilda en effektiv rigg.

Och så en rent estetisk vardagsfråga. När du har gått i hamn, lämna inte alltihop lite hängande och halvleset. Dirka upp en aning. Ta hem lite extra på pikfallen, så att du får en liten liten vinkel mellan bom och gaffel. Det blir så snyggt! Skutan ser glad ut. Folk gillar det, jag lovar. Och vi vinner alla på det.

Skeppets botten

Det som är under vattenlinjen kallas botten. När vi driver fram ett fartyg med vindens kraft är det några elementära saker i skrovet att hålla reda på.

1. Tyngdpunkten av lateralplanet (botten sedd rakt från sidan) ska ligga något för om segelplanets. Hon är då lovgirig. Skutan ska alltid balansera väl, detta för att inte roder ska bromsa i onödan. Lovgirigheten känns allra mest på slören och är lovgirigheten för stor kan hon bli svårstyrd i den vinden. Lateralplanet kan förstöras akteröver genom att vi ökar roderytan och föröver genom att vi bygger ut förstäven med en "näsa". (Vi kan också staga om masterna eller ändra på seglen om hon har fel balans.)

2. Skillnaden mellan djupgåendet för och akter kallas styrlastigheten. På lastfartyg säger man trimmet i dagligt tal.

Skrovets läge i vattnet längskepps har mycket stor betydelse för seglingsegenskaperna. Om hon står mycket på aktern blir det stora mängder vatten som ska pressas undan helt i onödan. Se därför till att den

kraftiga styrlastighet som var vanlig under motorseglarepoken (1920-65) (och som gjorde att de måste flytta upp styrhytten på kajuttaket) blir reducerad till det mått som är nödvändigt för en skuta som ska kunna kallas seglande i egentlig mening. Från omkring en meter till max 15 cm alltså, i skillnad mellan djupgåendet i för och akter.

I sammanhanget måste nämnas att de engelska och holländska nordsjöfiskarna uppvisar helt egna drag i sin skrovform. Här är den normala skillnaden i djupgående för/ akter ända upp till 1½ meter eller mer. Att de klarar detta med goda seglingsegenskaper beror på att de är mycket skarpskurna i förskeppet.

3. Propellern måste vara antingen tvåbladig och ställd i lod bakom akterstäv under segling, eller fritt roterande. Om propellern har fyra blad kan vi kanske skära bort två av dem med en vinkelslip. Propellerhålet i roder/akterstäv ska vi försöka få så litet som möjligt. Fasa av kanterna rejält så att propellervattnet kan strömma fritt när propellern är drivande.

4. Botten måste vara slät. Viktigast här är förskeppet, dvs allting för om mitten. Runda av förstäven hela vägen, till en halvcirkel i genomskärning. En fyrkantig stävbulb tror jag ingen konstruktör skulle fundera på. Roderbeslagen monteras vågrätt, inte vinkelrätt. Försänk bultskallarna och slipa ner ojämnheter så mycket som möjligt. Låg mutter sticker ut mindre än normalgrov. Spik- och bulthål fylls med vanlig cement. Stuvlaskar och stävspunnigar bromsar

mycket – spackla i dem med lämpligt guck. Om kölen är ojämn kan en 20-30 cm bred, tunn plywoodremsa göra underverk som "spackling". Fäst dem med lite skruv i köl och slitköl. Våta ytan ska vara minsta möjliga.

Beväxningen tilltar med värmen. Havstulpanerna blir stora i augusti och mattan av grönslick i vattenlinjen går knappt att rå på. Men var ändå försiktig med giftig bottenfärg. Spä ut den, måla tunt. Eller slopa den helt och skrapa bort det värsta av beväxningen.

5. Experimentera inte med lateralplanet nedåt. Alla som har lagt på mera köl har funnit att fördelen med större lateralplan försvann helt genom den bromseffekt som den ökade våta ytan medförde. Vi vill så gärna förbättra vad våra förfäder kommit fram till, under århundradens seglation. Men i detta fall (som så många andra gånger) kammar vi noll.

Vinden

Vinden rymmer (ger oss mera 'rum') eller **skralnar** (vrider emot).

Vinden kantrar (byter riktning tvärt) eller **skrotar** (vrider långsamt).

Vinden friskar (ökar) och **mojnar** (avtar). Till slut stillnar det ut och vi får **bleke, stiltje**.

Sex vackra gamla sjötermer som vi med fördel tar upp igen.

(På engelska heter det veering aft-ahead-suddenly-slowly. Freshening-falling.)

När vinden friskar så ökar kraften med kvadraten på hastigheten. Från 6 till 12 m/sek ökar alltså vindens kraft från 36 till 144 jämförelsevis. En vanlig storm är 25 m/sek. Men i orkaner uppmäts ibland 75 m/sek. Kraften – energin blir här 6000 mot 600! Man kan undra varför inte vindstyrkan anges i termer av kraft i stället för hastighet.

Farten

Men skeppets fart har ju inte ökat i samma mån som vinden friskade. Om du gjorde 7 knop vid sex meters vind så blir det nog inte mer än 9½ knop vid tolv meter. Detta beror huvudsakligen på att skutskrovet börjar göra motstånd i vattnet på allvar nånstans vid 7 knop. Kurvan böjer uppåt här. Fartkänslan går inte förlorad för det, tvärtom, hela riggen bruser och bogsvallet ekar i förseglen. Det kan låta nästan som en kyrkorgel på fördäck.

Nu är det dags att klargöra en viktig princip vid all inomskärssegling med tunga fartyg, och det gäller även utomskärs vid korta vindbyar:

Håll farten!

När kåren släpper väntar en ny inom kort. Den kommer du inte att fånga om du inte dessförinnan fallit av rejält, kanske 10 grader. Snabba på nu, mycket roder! Om du går in i den nya kåren med fladdrande segel ramlar farten ner dramatiskt och blir sedan svår att få upp igen. Tappa inte farten. Jag säger det igen: **Tappa inte farten.**

Vedjakten Sofia Linnea. En replik av Roslagens vedjakter, byggd 1988 i Roslags-Kulla. Hög rigg - nästan 30 meter - och 300 kvadratmeter segel kombinerat med ett lättdrivet skrov. 33 bruttoton ger ett förbällande mellan déplacement (37 ton) och segelyta som ungefär motsvarar en modern fritidssegelbåt. Notera att toppseglet liksom på Albanus är litsat till en liten rå i ovankant. Med toppseglet kan man på sommaren fånga morgonens första sjöbris medan vattnet ligger spegelblankt. Den stora poängen med det bögt beläggna toppseglet är att man får vind över skärgårdens höga berg.

FOTO: PER BJÖRDAHL

Om gaffelriggade traditionsfartyg, fortsättning...

Detta blir särskilt tydligt när vi seglar för babords halsar. (Om vi är på södra halvklotet blir det tvärtom styrbords halsar.) Som alla vet drar sig allt som är i rörelse åt höger på norra halvklotet. Och ju snabbare rörelse – desto mer högerdragnings. Den nya kåren som vi talade om nyss är mera emot oss än den vind vi hade nyss, för alla kårar ligger mera åt höger än omgivande svagare vindar. Och blåser således emot oss på babords halsar.

Seglandets själva princip

Vi seglar **bidevind, sträck, halv vind, slör, läns** eller **platt läns**.

Läns är den tråkiga vinden. Små och stora farkoster gör samma fart. Som att åka luftballong. Det enda du kan göra nu är att skota ut så mycket du kan och saxa de stora seglen till fjärlstall. Sträck bomuthalen. "Segla psalmbok" som de sa förr. Se då till att ha det förliga gaffelseglet åt lovart, om det finns något lovart, annars kommer det ju i lä av det aktr. Förseglen hjälper inte till alls. Ta ner dem om det är längre sträckor, eller planskota dem. De nöts bara av att stå och slänga.

Men när när vi ändrar kurs och förseglen börjar dra, då har vi gått från läns till slör och nu börjar fartygets lateralplan hålla emot vindens tryck. Nu blir hon som en tvål i badkaret och far iväg, fast vi inte alls trycker åt det håll som tvålen flyger.

Nu är det fest!

Skotning med mera

Riggen på en skuta brer ut sig mera horisontellt än yachtriggen, som reser sig mera

på höjden. Det här medför att vi måste ha väldigt noga koll på skothornen. De ska bildas en rät linje från aktern till en bra bit vid sidan av peket. Om vi skotar hem förseglen för mycket på bidevind så tappar skutan fart. Som vanligt gäller att ett segel ska skotas ut tills det fladdrar i förliket varefter det tas hem till det precis slutar fladdra. Seglen får inte "kasta skit" på varandra – de ska samverka genom den så kallade spalteffekten. Sämre fart betyder dessutom sämre höjd på kryssen, så förlusten blir dubbel.

Vid **stagsvändning** ska förseglen, hör och häpna, fortsätta att dra! Här visar sig skutriggens horisontella utbredning tydligast: Förseglen får ju plötsligt ökad fart som en följd av själva giren och börjar därför inte fladdra förrän en bra stund efter att den påbörjats. Först när de fladdrar ordentligt lossas de och tas sedan över när vindögat passerats. Var snabb nu, ta hem allt som går och efterjustera (det vill säga skota ut) så snart skutan börjar få fart.

Ibland måste vi **bräcka** med förseglen för att komma runt. Ju förligare segel vi bräcker med, desto effektivare förstås. Det brukar vara effektivt att bräcka även med det aktersta seglet.

Vid stagsvändning börjar vi med 10-15 graders roder och ökar sedan till dikt roder när vi närmar oss vindögat. Det är viktigt att inte bromsa med rodet i onödan.

I smult vatten kan det vara en fördel att få in gafflarna mera midskepps. Det kan ske på två sätt. Antingen med särskilda gaffelgårdar som halar in gaffeln till lovarts reling. De är vanliga på skärgårdsfartygen, till exempel rospiggarna och ålandsgaleaserna. Om gaffelgårdar saknas tar vi hjälp av pre-

ventertaljan som kopplas från bomnocken till waterbordet och tajtas hårt, varvid piken kommer att dras in mera midskepps.

Vi kan också använda dirken för att trimma i lätt vind.

I öppen sjö är det däremot viktigt att gaffeln får röra sig fritt och mjukt i sjön. Denna mjukhet är faktiskt en av gaffelriggens stora fördelar. Den borde betyda att seglet släpper vind varje gång skeppet duvar i sjön, men så gör det inte, märkligt nog.

Seglens form

Segelmakaren formar seglet efter era önskemål. Det är viktigt att skutseglen får rejäla bukar jämfört med vad som är normalt på yachtsegel. Vi talar om 30-40 procent djupare buk! Låt segelmakaren visa seglet på datorskärmen och titta noga hur det ter sig när du ökar på buken. Vrid på seglet i alla vinklar så du ser det från alla håll.

En grundregel säger att seglen ska vara mera plana vid hård vind och mera bukiga i lätt vind. Detta kan vi reglera själva, på flera sätt. Vid hård vind sträcker vi fallen hårdare än vid lätt vind. Särskilt pikfallen har stor betydelse här. Om vi pikar högt får vi ett diagonalveck från pikhornet till halshornet. Ju hårdare vind, desto kraftigare veck ska det vara. Vid mycket lätt vind pikar vi inte något veck alls.

Diagonalvecket medför att gaffelseglets buk flyttas fram samtidigt som hela seglet får mindre buk, blir planare. Ett diagonalveck på motsatta ledden (från klohornet till skothornet) ska vi aldrig ha, det drar oss liksom inte framåt...

Och en sak, inom parentes, ladirken får aldrig skära in i seglet. Aldrig. Du får ju två bukar i seglet.

Ett annat sätt att göra ett gaffelsegel planare är att sträcka ut det mera till bomnocken. Ofta finns ett beslag så vi kan flytta hornet mellan flera olika lägen på bommen. Vi kan också ha ett bomuthal över en trissa, med en talja föröver.

Även på förseglen ger hårt sträckta fall ett planare segel än löst sträckta. Det flyttar även här fram buken lite, vilket är en fördel i hård vind. Vinden friskar ofta frampå dagen och då är det dags att gå runt och sträcka upp fallen lite. Släck på skotet så går det lättare. På stageglen har nu liken börjat "korva sig" längs stagen och det ser ju inte så kul ut. Pikfallen behöver tajtas upp. Då höjs toppseglets skotpunkter automatiskt och det kan vara skäl att höja toppseglen i motsvarande mån.

Vinden friskar för det mesta under dagens lopp och vi kan få ganska tungt arbete med att sträcka upp alla fallen. Men det är värt mycket. Vi kan ju inte trimma om för vartenda vindskifte, det räcker gott med allt jobb vi har med skotningen. ■

/HAKON MALMBORG



Ares – den grekiska revolutionens mest berömda brigg

"Ares exodus" av Konstantinos Volanakis 1894, hänger i Grekiska Nationalmuseets Nafplionannex, i Aten. Under en fyra timmar lång kamp lyckades Ares ta sig förbi 34 turkiska och egyptiska fartyg. Hon sänkte ett av dem. Endast två av briggens besättning dödades och sex skadades allvarligt. Copyright Grekiska Nationalmuseet. Foto: Thalia Kimbari.

På morgonen en vårdag 1825 väcktes invånarna i den lilla staden Pylos vid Navarinobuktens södra strand av kanonmuller och en stickande doft av krutrök. Ute på den karga ön Sfakteria, som ligger som en fem kilometer lång vågbrytare mellan Joniska havet och den skyddade lagunen, kämpade en grekisk garnison på 800 soldater mot en övermäktig osmansk styrka.

I nne i bukten låg sex grekiska handelsfartyg som bestyckats för att kunna delta i frihetskampen. Fem av dem lyckades ta sig ut på öppet vatten innan hela fiendefloten var på plats. En ensam brigg låg kvar – *Ares*, från ön Hydra, väntade på sin kapten som var iland och stred vid befästningen på Sfakteria.

Ares öden senare denna dag kom att berättas om och om igen. Det är den sortens tidlösa historia, om hur ett hopplöst underläge kan vändas till en seger, som beskrivs i många myter och folksagor. Briggen *Ares* gatlopp ut mot öppet vatten blev en viktig händelse under det långvariga grekiska frihetskriget. För invånarna i Pylos blev det också en tydlig påminnelse om en rad tidigare konflikter som utspelats här, under flera årtusenden. Det ingen kunde veta denna vårdag var att Navarinobukten bara ett par år senare åter skulle bli skådeplats för ett ännu större sjöslag, som skulle få en helt avgörande betydelse för den grekiska självständighetskampen.

Redan de gamla grekerna ...

Vid Peloponnesos västra kust, ungefär tre mil väster om Kalamata, ligger Navarino. Bukten är en av Medelhavets bästa naturhamnar. För mer än tretusen år sedan uppförde den mykenske kungen Nestor här ett palats, som är nämnt redan i Iliaden. Ruinerna

är i dag en turistattraktion. År 425 f.Kr. stod ett slag mellan atenare och spartaner i Pylos. Det fortsatte sedan på ön Sfakteria, vars namn betyder just "slakt". Området hemsöktes senare av italienare och franker och blev under 1400-talet en av Venedigs hamnar. Den användes av galärer och handelsfartyg på väg till Cypern, Libanon eller Svarta havet. Från femtonhundratalet införlivades Navarino i det Osmanska väldet där staden och bukten, fränsett ett par perioder med venetiansk respektive rysk kontroll, kom att förbli osmanskt fram till 1821, då de grekiska revolutionärerna tog över.

Briggarna på Medelhavet

"På Medelhavet blåser det bara tre vindar", suckade styrmannen Andreas Berne när vi för många år sedan lämnade Nizza med ostindiefararen *Götheborg*: "Det blåser för mycket, för lite eller så blåser det motvind". Det visade sig vara en ganska korrekt beskrivning av vindförhållandena på det stora innanhavet. Lägg därtill hamnar i flodmynningar och vidsträckta skärgårdar längs den adriatiska kusten och i Grekland, så är det lätt att förstå att lättmanövrerade brigg var en fartygstyp som föredrogs av många redare. Briggarna lastades med ull och olivolja i Kalamata, marmor i Carrara, spannmål i Odessa, cederträ och kryddor i Beirut; vin, passagerare och post i de flesta av Medelhavets hamnar. Örlogsbriggarna användes av de olika staterna. Pirater föredrog ofta mindre fartyg för strid, men kunde också

använda briggarna för slavhandel och smuggling.

Grekerna tilläts redan under det Osmanska riket att bygga upp en egen handelsflotta. De nationalistiska strömningarna växte sig allt starkare under 1800-talets början. Skeppsredare på öar som Hydra, Spetses och Psara beställde då briggarna, som redan från början var konstruerade så att de lätt kunde byggas om till örlogsfartyg. Gamla murarna och uttjänta briggarna kunde också användas till krigsföring, de lastades med brännbart material och riggarna försågs med änterhakar, som hängde ner från råarna i kättingar. Dessa fartyg, som kallades brännare, seglades så att de kunde överges av sina besättningar och sedan driva ner mot fienden och trassla in sig i deras riggar, så att eldsvådan ombord kunde sprida sig till motståndarens fartyg. Denna taktik hade använts av engelsmännen redan i striderna mot den spanska armaden 1588, men kom nu att få en speciellt stor betydelse under det grekiska befrielsekriget 1821-32.

Ett mångårigt frihetskrig

Efter franska revolutionen 1789 bröt det ut långvariga krig i Europa. Perioden 1803-1815 kallas Napoleonkrigen och var under hela denna tid ett krig mellan England och Frankrike. Så gott som alla europeiska stater kom dock att delta i konflikten. Länder som Ryssland, ►



Ares galjonsfigur, finns fortfarande på Historiska Museet i Aten.

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

Ares – den grekiska revolutionens mest berömda brigg, fortsättning...

Österrike, Spanien och Sverige deltog till och med på både Englands och Frankrikes sidor, under olika delar av konflikten.

Efter att Napoleon slutgiltigt besegrats militärt vid Waterloo 1815, samlades delegater från Europas länder i Wien för att bestämma om världsdelen framtida öde. Mer än fyra miljoner hade dött under kriget. Nu blåste konservativa vindar. Det främsta målet var fred och stabilitet. Gamla kungar som avsatts av Napoleon, eller genom uppror, återinsattes. De stora ländernas maktbalans fick inte rubbas. Europas gränser skulle bestämmas slutgiltigt.

Papperskonstruktioner utan brett folkligt stöd blir dock sällan långvariga. Samtidigt som Wienkongressens deltagare signerade det slutgiltiga fördraget, hade redan förberedelserna för en grekisk befrielsekamp påbörjats. Förutsättningarna var inte optimala. På nästan alla platser i nuvarande Grekland och också delar av nuvarande Turkiet var befolkningen blandad med både greker och turkar, boende som grannar. Många greker hade höga positioner i den ottomanska administrationen. Men de idéer om politisk demokrati och personlig frihet och mänskliga rättigheter, som uppstått under den amerikanska och franska revolutionen, levde kvar. Samtidigt fanns också de gamla motsättningarna mellan kristna och muslimer, och missnöje med turkisk beskattning och rättsövergrepp. I Odessa bildade greker det hemliga sällskapet Filiki Eteria, som verkade för att hela den grekiska befolkningen i det Osmanska väldet skulle göra uppror mot turkarna.

År 1821 var alla förberedelser klara. På flera ställen tjuvstartade revolutionen, men det officiella datumet för upproret är den 25 mars 1821. Då välsignades befrielsekampen av biskopen Germanos av Patras och Greklands flagga, då vit med ljusblått kors, hissades vid klostret Agia Lavra på norra Peloponnesos. Det blev inledningen på ett mer än tioårigt krig.

Massakern på Chios

Initialt gick det bra för grekerna. Peloponnesos och Aten erövrades, samtidigt som folket på många av de grekiska öarna besegrade de turkiska garnisonerna. Den snabbt improviserade grekiska marinen hade också avsevärda framgångar. Det var framförallt redare på öarna Hydra, Spetses och Psara, som länge planerat att använda sina briggar

och andra fartyg för att strida mot turkarna. Briggarna fick ofta namn efter grekiska gudar, andra mytologiska varelser, eller antikens grekiska statsmän och krigare.

Den turkiska motreaktionen blev brutal och omedelbar. I Konstantinopel, Smyrna och en rad andra städer och byar mördades många greker. Hus, gårdar, lagerlokaler och verkstäder plundrades eller förstördes. På ön Chios dödades, förslavades eller fördrevs större delen av befolkningen år 1822. Uppgifterna skiljer sig åt, men det uppskattas att mellan 20 000 och 52 000 människor mördades och ännu fler tvingades lämna ön. Den har ännu idag inte lika många invånare som före massakern. Genom brutalitet mot civilbefolkningen och militär och ekonomisk överlägsenhet började turkarna nu tränga tillbaka grekerna från erövrade områden. Till sin hjälp hade de också fartyg och soldater från Egypten och Tunisien. I stora delar av Europa började en stark folklig opinion till stöd för grekerna växa, samtidigt som stormakterna förhöll sig avvaktande.

Lord Byron hyr en brigg

Baronen George Byron betraktades tidigt som ett litterärt underbarn. Hans poesi, som ofta hade motiv från resor i länderna kring Medelhavet, fick spridning långt utanför Storbritannien. Som lord hade Byron också en parlamentsplats i överhuset i London och betraktades som politiskt radikal. En av hans älskarinnor beskrev honom som "mad, bad and dangerous to know". Han lämnade England för gott 1816, efter att ha brutit mot en stor del av sin (och vår egen) tids moraliska normer. Därefter följde ett kringflackande, men litterärt produktivt liv. År 1823 bodde Byron i Genua. Efter att under lång tid ha tagit del av händelserna i Grekland lämnade han sin senaste kärlek och ett menageri av husdjur för att ansluta sig till frihetskämparna.

Efter att ha sålt ett familjegods seglade Byron, med den chartrade briggen *Hercules*, till Kefalonia, med ett halvdussin tjänare och sin läkare som sällskap. Sjöresan fortsatte sedan till Missolonghi på fastlandet, norr om Peloponnesos. Där blev hans roll att medla mellan greker som stred inbördes och att använda stora delar av sin ärvda förmögenhet till att finansiera inköp av vapen och förnödenheter till motståndskampen. Det största bidraget var dock att folk i Storbritannien och andra länder, genom honom, blev medvetna om grekernas situation och att sympatin för deras frihetskamp ökade. År 1824 drabbades Lord Byron av en febersjukdom och kunde nu till sist bli en riktig engelsk hjälte – genom att dö ung.

Gatloppet utanför Sfaktera - 1825

Det Osmanska rikets trupper trängde tillbaka grekerna mer och mer, och var 1825 inställda på att återerövra hela Peloponnesos.

På morgonen den 26 april låg sex grekiska briggar i Navarinobukten. Ute från Joniska havet närmade sig en egyptisk eskader med 34 örlogsfartyg, under ledning av Ibrahim Pasha. Medan angriparna besköts från citadellet i Pylos och öarna Sfaktera och Tsíchlí-Bába, lyckades fem av briggarna ta sig ut på öppet vatten. En stannade kvar - *Ares* - som väntade på sin kapten.

Kaptenen Anastasios Tsamados, från Hydra, var 33 år då han 1807 lät bygga en brigg i Venedig. Den var fem meter kortare än *Tre Kronor*, en halv meter bredare och med ett djupgående på nära fem meter. Trots att hon var en typisk handelsbrigg blev hon uppkallad efter den grekiska krigsguden Ares. Hon förvandlades till örlogsfartyg redan i början av befrielsekriget och deltog i strider vid

Briggen *Ares* av konstnären François-Geoffroi Roux 1811-1882. Bild: Wikipedia.



Chios och Patras, men det som hon alltid skulle komma att förknippas med var utseglingen från Navarinobukten. Den skedde utan Anastasios Tsamados, som dödades i strid med egyptiska soldater ilandsatta på Sfaktera. Kapten blev i stället Nikolaos Votsis, som nu blivit akterseglad av sin besättning, då han fört befäl på en av de briggarna som redan lämnat Navarino. Ledaren för de retirerande grekiska trupperna Dimitrios Sachtouris blev styrman. Ombord fanns också Greklands utrikesminister Alexandros Mavrokordatos. I vanliga fall hade *Ares* ett manskap på cirka årtio, men det kan mycket väl ha varit mer än fördubblat, då Sfaktera nu var på väg att överges.

Väst om Pylos ligger ett kilometermeterbrett gatt, mellan fastlandet och Sfakterias sydspets. Här samlades nu flera egyptiska fartyg, redo att beskjuta *Ares*. Ibrahim Pashas styrkor måste ha blivit rejält förvånade när briggen i stället girade styrbord och satte kurs mot den knappt hundra meter smala öppningen mellan Sfakteria och den lilla klippön Tsíchlí-Bába. Skyddad av krutröksridåer och utan att gå på något av de sylvassa reven eller klipporna i passagen seglades *Ares*, med ett superb sjömanskap, ut ur Navarinobukten. En ikon föreställande jungfru Maria togs upp på däck, för att fira den lyckade manövern, men *Ares* problem hade bara börjat. Nu fortsatte ett flera timmar långt gatlopp, där flera fientliga fartyg försökte ramma briggen eller skjuta den i sank. Det blev i stället *Ares* som lyckades sänka ett av de osmanska fartygen.

BRIGGEN ARES

Byggt: 1807 i Venedig, örlogsbriigg 1821 – 1921
Längd: 30,5 meter
Bredd: 8,8 meter
Djupgående: 4,9 meter
Besättning: 82 (som örlogsbriigg)
Bestyckning: 16 stycken 22-pundskanoner

Två av briggens besättningsmän hade dödats och ett halvdussin sårats allvarligt, men äntligen var de ute på fritt vatten. Nära sjuttio år senare förevigades händelsen av Konstantinos Volonakis, Greklands främste marinmålare, genom den stora målningen "Ares exodus", som visar hur briggen, under intensiv beskjutning, seglar genom en tät klunga av fartyg.

Slaget vid Navarino - 1827

Briggen *Ares* klarade sig, men det var en av få ljuspunkter för grekerna i detta skede av kriget. Under de närmaste åren pekade allt mot att de skulle förlora sin kamp. En kraftigt bidragande orsak var att grekerna var så oense sinsemellan att de till och med utkämpade två mindre inbördeskrig 1824-1825, vilket underlättade för turkarna att återerövra områden de tidigare förlorat.

Samtidigt hade stark folkopinion tvingat flera av Europas stormakter att ingripa på grekernas sida. Ett tungt vägande skäl för Storbritannien och Frankrike att blanda sig i konflikten var att förhindra Ryssland från att få allt för stort inflytande i östra Medelhavet. Lösningen var att tillsammans med rysarna försöka få ett slut på konflikten, helst utan att behöva använda våld. Tillsammans krävde de tre länderna att greker och turkar omedelbart skulle inleda en vapenvila.

Det blev närmast en slump som kom att avgöra Greklands framtida öde. Den 20 oktober 1827 låg tre osmanska linjeskepp och sjutton fregatter, samt ett sextiotall mindre fartyg för ankar i Navarinobukten, under befäl av Ibrahim Pasha. Utanför Sfaktera patrullerade brittiska, ryska och franska örlogsmän, sammanlagt tio linjeskepp, lika många fregatter och ett mindre antal briggar och andra småfartyg. De allierade fartygen hade sedan ett par

Slaget vid Navarino 20 oktober 1827 var det sista stora sjöslag, som utspelades enbart mellan segelfartyg. Bild: Wikipedia.



dagar, ett efter ett, tagit sig in i bukten, där de ankrade upp, inom skotthåll för den osmanska flottan. Viceamiralen Edward Codrington, veteran från slaget vid Trafalgar och privat varm greklandsvän, hade strikta order från London att försöka få till stånd en vapenvila, utan att anfälla den osmanska styrkan.

Att förvänta sig att just Codrington skulle kunna utöva den diplomati som behövdes för att få de stridande parterna att lägga ner vapnen var som att anställa en elefant som expedit i en porslinsbutik. Det spelade ingen roll att han lät en mässingsorkester spela på däckets på sitt linjeskepp HMS *Asia* för att lätta upp stämningen i bukten. Efter två dygns nervös väntan började det som skulle gå till historien som det sista sjöslaget där enbart segelfartyg deltog. Några timmar senare hade 70 av Ibrahim Pashas fartyg sänkts och sammanlagt nästan femtusen sjömän dödats. De allierade hade inte förlorat några fartyg. Slaget vid Navarino blev en vändpunkt för den grekiska frihetskampen, även om det skulle dröja ytterligare några år innan Grekland var helt självständigt.

Briggen *Ares* räddas, men sänks...

År 1829 köptes *Ares* av grekiska staten. Hon fortsatte att tillhöra marinen och döptes om till *Athena*. På 1860-talet användes hon som kadettfartyg. Briggen fick tillbaka namnet *Ares* 1879. Det är oklart när hon slutade segla, men den sista tiden användes hon framför allt som stationärt skolfartyg. Dålig ekonomi ledde till eftersatt underhåll. Den 25 mars 1921 sänktes *Ares* under högtidliga former, nära örlogsbasen i Salamis, som ett led i firandet av att det gått 100 sedan det grekiska frihetskriget inleddes. Nu vilar hon på havsbotten tillsammans med de grekiska och persiska fartyg som sjönk i samband med slaget vid Salamis år 480 f. Kr. Många hade protesterat och hade krävt att *Ares* skulle bevaras, men det hjälpte inte. Det enda som finns kvar idag är galjonsfiguren på Historiska museet i Aten.

...men seglade ändå vidare

Redan 1927 byggde grekiska marinen ett nytt segelfartyg med namnet *Ares*, den här gången en tremastad barkantin i stål. Fartyget hade 1600 m² segelyta, var 77 meter långt och på 1870 bruttoton och användes som skolfartyg fram till andra världskrigets början. Då byggdes hon om till lasaretsfartyg och riggades ner till skonare. 1941 togs

hon av tyskarna som döpte henne till *Graz* och fortsatte använda henne för transport av skadade. Ett år senare sjönk hon efter en minsprängning vid tunisiska kusten.

Idag har grekiska marinen inte längre något fartyg som heter *Ares*. Det har, under senare år, byggts flera rekonstruktioner av antika galärer i Grekland. Om någon där skulle vilja bygga en replika av en historiskt intressant brigg borde *Ares* vara ett självklart val.

Vilka berättelser är viktiga?

Jag minns historieundervisningen på 1960-talet som en serie anekdoter, ofta med anknytning till hjältemodiga kungar, som hur Gustav Vasa åkte skidor från Mora till Sälen, hur Karl X tågade över Stora Bält och Karl XII red från Pitesti till Stralsund, på bara två veckor. Det är svårt att veta vad i vår myllrande historia som fastnar i ett kollektivt medvetande och vad som bara berör den specialintresserade. Hur är det med dagens greker? Är det någon som fortfarande minns berättelsen om briggen *Ares* fantastiska utbrytning ur Navarinobukten? Vilken betydelse har i så fall historien i dag?

Grekiska ambassadens pressekreterare Nicky Psychari blir först alldeles tyst – sedan kommer ett litet tjut av förvåning och ett bubblande skratt. Det visar sig att lilla Pylos, med färre än 3000 invånare, är hennes hemstad! Hon har så många gånger hört historien om *Ares*, både i skolan och från sina föräldrar och tycker att det är roligt att den nu även kommer att berättas i Sverige.

Snart dags för 200-årsjubileum

Nicky Psychari är inte ensam om att minnas briggen *Ares* – det gör många greker. År 2021 är det dags för Grekland att fira 200-årsminnet av frigörelsen från det Osmanska riket. 2025 är det två hundra år sedan *Ares* gjorde sin berömda seglats och 2027 infaller 200-årsminnet av slaget vid Navarino. Tänk om *Tre Kronor* någon vinter kunde segla i Medelhavet i stället för att ligga inpackad i presenningar vid Kastellholmen. *Tre Kronor* är nog den brigg, av de som seglar idag, som är mest lik *Ares*. Blir det ingen medelhavs-seglats borde vi fundera över möjligheten att göra seglingar, eller andra evenemang, här i Stockholm, med anknytning till *Ares* och andra grekiska briggar som spelade en så viktig historisk roll för 200 år sedan! ■

/HANS GUNNAR ØVERENG
SKEPPS- OCH SJÖMANSLÄKARE



Briggen Ares hann bli 113 år gammal, innan hon sänktes utanför örlogsbasen vid Salamis, den 25 mars 1921, på Greklands nationaldag. Då hade det gått 100 år sedan det grekiska frihetskriget startade. Där kom hon att vila på havsbotten tillsammans med resterna av de galärer som sänktes vid slaget vid Salamis, mellan greker och perser, mer än 2400 år tidigare, år 480 före vår tideräkning.

Anpassningen till riggklättringen är alltid individuell. Målet är att kunna jobba säkert i riggen dygnet runt och i alla väder.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Tankar bakom att skola in ny besättning

Besättningen ombord på *Tre Kronor af Stockholm* är påfallande ung. Ett av syftena med att bygga briggen var att hålla traditionen och kunskapen att segla segelfartyg vid liv. Det finns en utförlig handbok i konsten att segla briggen, skriven av Göran Romare och Allan Palmer, men den praktiska skolningen är fortfarande A och O.

Här berättar Martin Toomingas, en av briggens båtsmän, om hur man skolar in ny besättning:

– Även om arbetet och stämningen ombord är ganska informell, får all ny besättning faktiskt genomgå en ganska likartad skolning även om inte allt är reglerat i detalj, utan är beroende av situationen och vilka som lär ut.

Ett steg i taget

Till att börja med är vi medvetna om att det tar tid att lära sig och att man måste få chans att pröva innan man kan. Så vi tar så god tid

som möjligt på oss, och tar ett litet steg i taget. Dessutom tror vi att det är centralt att man hela tiden har med sig alla när saker ska läras ut. Om någon inte fattar en sak blir allt man visar därefter byggt på sand.

Tar vi seglingen som exempel börjar vi med att förklara att båten har två master, att det finns segel, hur seglen kan driva oss framåt, att det finns rep som kontrollerar seglen på olika sätt. I nästa steg kanske vi går vidare med vad de olika seglen heter, och några lättbegripliga rep, till exempel brasarna och deras funktion, och så prövar vi att använda dem. Samtidigt repeterar vi det vi gick igenom i steget innan, så att vi cementerar den kunskapen.

Flera rep, flera namn

Sedan går vi vidare med fler rep, som gårdingar, gigtåg och skot, och vad de gör, och så prövar vi. Vi försöker hela tiden förenkla och utelämna sånt som skulle kunna förvirra. Det förklarar vi i så fall i ett senare skede, eller när frågan dyker upp. Sedan fortsätter det så, och i och med att vi i seglingen hela tiden

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Inte bara segling. Diskrummet kan vara en farlig arbetsplats. Här krävs det bra koll, vilket Erika Skär bar.

använder alla rep vi lärt får vi mycket praktik, och vi passar på att repetera och befäster på så vis kunskapen.

Samma princip gäller egentligen allt ombord, exempelvis vardagliga uppgifter som matlagning, disk och städning; man får lära sig hur en sak fungerar ganska överskådligt, får en handledare som visar och påminner en och sen slänger vi in mer detaljkunskap när folk är mogna för det.

Lär av att lära andra

En annan del i lärandeprocessen är att vi låter dem som lärt sig något att i sin tur lära andra, vi låter till exempel ofta våra besättningsmedlemmar med varierande erfarenhet handleda och jobba tillsammans med dem som är mindre erfarna i olika moment, både i seglingen och vad gäller andra sysslor. Ska man förklara något för någon annan blir det tydligt vilka luckor i kunskapen man själv har, och man



Volontärjungman guidar gymnasieelever.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Genomgång med elever inför deras första riggklättring. Steg för steg går man igenom utrustningen och reglerna före klättring. Alla i besättningen måste gå igenom reglerna – varje säsong.

tiden. Att sätta eller bärga ett segel när det frskar i gör detta helt tydligt, det spelar ingen roll om fem personer står helt redo att dra för glatta livet på ett ställe om inte den sjätte i andra änden av båten vet att hen ska lossa på sitt rep. Eller att den sjunde som ska leda och koordinera det hela inte vet att de andra står där och är redo. Då hinner seglet blåsa sönder innan man hunnit ta reda på var det felas. Sådana där klyschiga uttryck som closed loop-kommunikation, transparenta organisationer, tydlig beslutskedja och vad det mer kan finnas blir här högst vardagliga och självklara sätt att jobba.

En annan sak jag tror är viktig är att man måste få chansen att lyckas med det man ska lära sig. Det lär heta att man ska lära av sina misstag, men det tror jag inte på. Det enda man lär sig då är hur man inte ska göra. Jag tror att man ska lära sig av att göra rätt, att det är mycket roligare att få känna att man lyckas med det man företar sig. Då blir det viktigt med lagom svåra uppgifter, och att som handledare vara uppmärksam så att man kan finnas där när folk håller på att köra fast.

Trivsel och delaktighet

En annan sak som blir tydlig är att en beslutshierarki som den vi har ombord bygger på kunskap och inte på makt, och att man klättrar i hierarkin genom att lära sig behärska de olika momenten, inte behärska varandra. För minst lika viktigt som kunskapen i sig är ju att alla trivs, känner sig sedda, delaktiga och har roligt tillsammans.

Vad detta kallas? Tja, att "lära genom att leda" kanske eller bara sail-training som det redan heter på engelska, vad blir det på svenska, "seglingsskolning?" ■

/MARTIN TOOMINGAS

blir benägen att fylla i dem. Dessutom brukar nivån och pedagogiken bli ganska väl anpassad till mottagaren om den som lär ut har i färskt minne hur det var att inte kunna.

Denna metod, att hela tiden låta folk prova sin kunskap, sträcker sig hela vägen genom hierarkin ombord. När man väl behärskar de olika momenten i till exempel att sätta ett segel, får man prova att vara den som leder och koordinerar alltihop. Naturligtvis, som med alla moment, under överinseende av någon mer erfaren. Det brukar vara en riktig ögonöppnare för många att stå vid sidan av och se helheten av allas samarbete, och utmaningen i att få samarbetet att flyta.

Länkar i en kedja

En sak som är väldigt tydligt på ett segelfartyg, där varje manöver är ett koordinerat arbete av många människor tillsammans, är vikten av att alla förstår sin del av helheten, och vikten av kommunikation mellan alla. Tydligt blir då vikten av att alla vet inte bara vad de själva förväntas förväntas göra och hur de ska göra det, utan även vad andra förväntas göra, att du själv kan vara beroende av vad någon annan gör, och att andra är beroende av dig. Och inte minst att man lyckas kommunicera till alla precis vad som ska ske hela



Styrman Catrin gör säkerhetsgenomgång – Safety familiarization – med en grupp elever från Marina läroverket 2018. En rutin som görs med alla ny-påmönstrade i alla befattningar, varje år.

Vi möter några som seglat med Tre Kronor 2019



Djordje Ristić i Tre Kronors maskinrum.

Varför seglar du med briggen Tre Kronor?

– Ledaren på fritidsgården frågade om vi ville vara med på en segling. Ja, varför inte? Jag har aldrig seglat förut, och ville prova.

Hur var det att segla första gången?

– Jag har varit på motorbåt tidigare, och den här båten betar sig på ett annat sätt. När vi seglar tar vinden tag i seglen, och båten lutar på ett annat sätt än jag varit med om förut. Jag blev förvånad över att seglen används för att svänga briggen – jag trodde att man alltid styrde med rodet.

Vad har du lärt dig?

– Idag har jag lärt mig hur man kryssar med briggen. Jag har också tittat på motorn, en fin rak 6:a. Det är också en växellåda* som man inte ser så ofta – den låg akter om motorn.

Vad vill du säga till de som kan tänka sig att segla briggen, men som inte gjort det än?

– Kom hit och få den här känslan. Det är en fantastisk känsla, om man gillar båtar. Prova! ■

/LENA NIEMI BIRGERSDOTTER

*som reglerar vinkeln på propellerbladen.

Allan Toomingas, volontär:

”Vilket fascinerande hantverk!”

Allan är volontär i briggens rigg- och underhållsgrupp. De gör ett fantastiskt arbete med att tillverka nya delar, reparera sådant som gått sönder och förbättra skeppet.

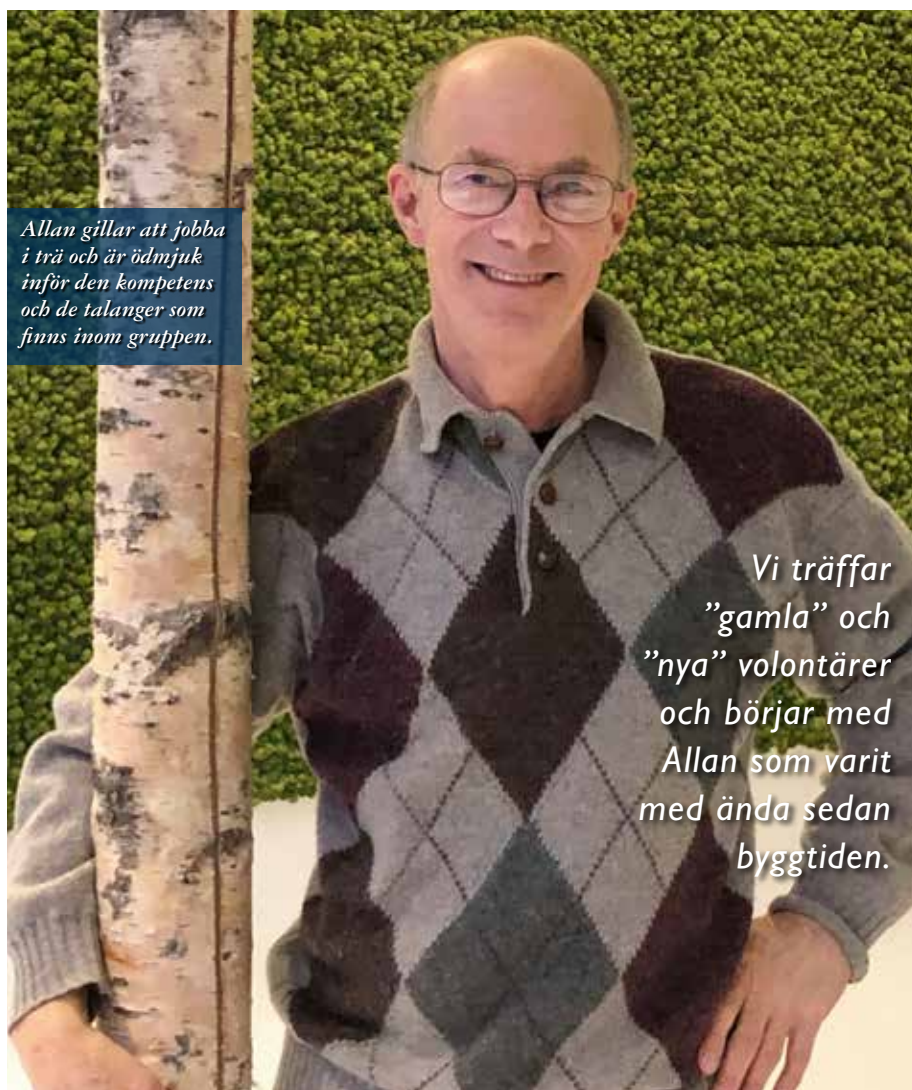
Första gången Allan kom i kontakt med briggen var skrovet bara påbörjat. Han var med som guide och lotsade besökare mellan spanen som stack upp som revben från en ryggrad på marken bakom kanonverkstaden på Skeppsholmen. Han är utbildad inom arbetspsykologi och arbetsmedicin och är intresserad av hur människan har arbetat under olika tidsperioder. Det var så han hittade fram till fartygsbygget.

– Att jobba med att bygga båt – vilket fascinerande hantverk! De är så skickliga byggare. Det var enormt tunga ekstycken som man basade¹ då skrovet byggdes. Att få en så exakt precision i utformning och passning av alla delar – jag fattar det inte, säger Allan.

Arbetsmiljön viktig

Som docent vid Karolinska Institutet och läkare vid Centrum för arbets- och miljömedicin i Stockholms län arbetar han med förebyggande arbetsmiljöarbete. I arbetet ingår forskning och undervisning och han har även bidragit med föreläsning på briggens verkstad om hur arbetet kan göras på ett säkert sätt.

Efter en tid som guide bjöds Allan in till gruppen som arbetade med att bygga riggdelar till briggen och är sedan början av 00-talet själv del av den grupp som står för



Allan gillar att jobba i trä och är ödmjuk inför den kompetens och de talanger som finns inom gruppen.

Vi träffar ”gamla” och ”nya” volontärer och börjar med Allan som varit med ända sedan byggtiden.

FOTO: LENA NIEMI BIRGERSDOTTER



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Efter förborrning borrar Allan bälén i en jungfru – med lägsta varvtal. Året var 2005.

1. Basning är en metod för att med värme och fukt göra trä mjukt och böjbart.

en skeppsbyggarkompetens som är väldigt avancerad. Där ingår bland annat snickare, hantverkslärare och elektriker – även om det är ett segelfartyg så finns både huvudmaskin, hjälpmotor, nödmotor och fullt utrustat kök ombord.

– De som är proffs, som har gått yrkesutbildningar, de får ju stå för kompetensen. Jag får ofta fråga dem till råds. Jag är ödmjuk inför de talanger vi har – det är väldigt få saker vi har behövt leja bort.

Allt ska vara perfekt!

Det är över tusen timmar varje år som volontärer har lagt på att både bygga och underhålla briggen. En del tar hem saker och gör fantastiska arbeten i sina egna verkstäder. Allan tycker att han får ut mycket av att delta, bland annat är kamratskapet viktigt. Han har arbetat under olika arbetsledare och det har hela tiden varit ett krävande jobb.

– Det var möbelfinish högst upp i masten, inget annat dög! Det skulle vara helt lent när man kände på den. Att skrapa och skrapa...

det kan vara jättetråkigt, men hon blir ju så vacker! Då bjuder jag gärna på mig själv och min tid, säger Allan.

Kungligt segel

Det har varit stor skillnad på arbetet under tiden då briggen byggdes, och nu när den behöver underhållas. Under bygget var det ett expansivt arbete med nya delar som tillkom och nya pengar kunde ordnas genom att till exempel låta personer betala för en viss plank eller en bit segel. Till och med kung Carl XVI Gustaf och hans familj köpte varsin kvadratmeter överst i fockmastens röjel, seglet vars namn härstammar från ordet ”royal”. Underhåll är svårare att sälja in – vem vill betala för att ta hand om det som slitits av ålder och användning? Nu hittar vi andra vägar, och arbetet är mer sparsamt rent ekonomiskt.

Hållbar miljö i fokus

– Hållbara hav, det är väldigt rätt. Det är lätt att använda det arbetssättet, att vi ska bidra till hållbar miljö, säger Allan.

Miljöintresset växte fram tidigt i livet, bland annat är det självklart att vara medlem i Svenska Naturskyddsföreningen. Under 70- och 80-talen, när kärnkraftsfrågan var högaktuell, skrev han till och med

alternativa miljöplaner för Tyresö kommun, där han har bott större delen av sitt liv. Bland annat såg han möjligheter i att tillvarata energin till elproduktion och fjärrvärme i den sopförbränningsanläggning som finns i kommunen. Redan då läste han in sig på kolbalansen och förstod

att vi var på fel spår om vi skulle klara utmaningen med klimatet.

Många flyttar

Allan har varit med att flytta själva lokalen för verkstaden i flera omgångar – Flottans gamla kanonverkstad på Skeppsholmen var första stället, som flyttades till Skeppsholmens folkhögskolas verkstad och sedan till Kolskjulet. Senast byggdes verkstaden i Kolskjulet om, för att även inrymma en mötesdel samt kök, vilket fungerar väldigt bra. Varje flytt har varit krävande och tagit många volontärtimmar i anspråk.

Jag berättar att jag inte varit i verkstaden i Kolskjulet ännu.

– Vi har roligt där, både ute i verkstaden och runt fikabordet! Du måste komma och hälsa på, svarar han då.

Sonen ger instruktioner

Inför våren är det Allans plan att fullfölja arbetet med att kapsla in hjälpmotorn, så att bullerskyddet blir bättre. Han har också letat dåliga partier på däck som behöver åtgärdas. Allans son Martin är båtsman ombord, och därmed en av arbetsledarna.

– Jag är en stolt far som tar instruktioner av min son! Han har en speciell förmåga att se vad som behöver göras, och även ha en plan för hur det kan göras. Listan över vårens uppgifter är lång, avslutar Allan. ■

/LENA NIEMI BIRGERSDOTTER



FOTO: BENGT-ARNE DAGNELL

Så här jobbar föreningsstyrelsen

Föreningens styrelse är en av våra volontärgrupper. Arbetet i styrelsen är helt ideellt – vi har ingen kanslist anställd vilket är ganska vanligt i lite större föreningar.

Styrelsearbetet har därför en spännvidd, allt från strategiskt arbete till en hel del "hands on" uppgifter. Det "vardagliga" arbetet sköts på åtta till tio styrelsemöten om året och "hands on" uppgifterna är fördelade mellan ledamöterna och suppleanterna. Ordförande har ansvaret för externa kontakter som bolaget, andra föreningar och så vidare. Bland ledamöterna är ansvaret fördelat så varje volontärgrupp har en kontaktperson. Dessutom har föreningen en till två valda representanter som ledamöter i Briggen Tre Kronor ABs styrelse.

Heldags arbetsmöte varje termin

Varje termin träffas styrelsen en söndag för en heldagskonferens där ett eller högst två ämnen diskuteras och arbetas igenom mer grundligt. Det är oftast ämnena av strategisk karaktär som vi då slipper att grunna över på de ordinarie styrelsemötena.

Ibland bildas tillfälliga arbetsgrupper för att kunna lösa en specifik uppgift. Ett exempel är då föreningen för ett par år sedan tog över verkstaden i Kolskjulet. En liten arbetsgrupp på några personer hanterade planer och kontakter med Statens Fastighetsverk om att hyra och bygga om lokalen. Det fanns tidigare inget toaletttrum eller kök i lokalen. Ritningar, planer och budgetar togs fram och sedan skulle alla arbeten genomföras. En del sköttes av Fastighetsverkets entreprenörer och en del genomfördes av styrelsemedlemmar och rigg- och underhållsgruppen.



FOTO: PER BJÖRKDAHL
Några ur styrelsen överlägger, diskuterar och funderar. Från vänster: Jan Olsén, Anders Ljungberg, Josefin Sollander, ordförande och Mats Andersson.

Styrelsen består av tio personer och har en låg omsättningstakt. I genomsnitt byts en person om året ut, vissa år något fler.

– Vi ser flera områden som vi vill kunna stärka och utveckla, säger Josefin Sollander. Vi behöver hitta en ny för programansvarig för **Briggmandagar** och **andra nya event**. Och, som vi tidigare har nämnt ska vi komma igång med **kurser och utbildningar**. Tänk om vi kunde få en in en kreativ kursamordnare!

På sikt vill vi gärna även hitta något sätt att ta hand om de ungdomar som seglat med fartyget.

Allt arbete måste inte ligga inom styrelsen utan man kan även vara adjungerad.

Vill du komma i kontakt med någon i styrelsen så hittar du oss på hemsidan: www.briggentrekronor.se » Start » Vår verksamhet » Föreningen » Styrelsen.

– Jag ska tillägga, att även om vi har en hel del att göra så hinner vi med att skratta och ha trevligt också, avslutar Josefin Sollander. ■

/PER BJÖRKDAHL

Besök oss på båtmässan Allt för sjön

Ett säkert vårtecken! Föreningen har även i år en stor egen monter på Stockholms största båtmässa Allt för Sjön mellan 7 - 12 mars. Montern är som vanligt fylld med aktiviteter och en kul tävling. I år har vi dessutom en maritim loppisförsäljning som du gärna kan bidra till. Det kan vara båtprylar, kuriosas eller böcker med maritim anknytning, ta med direkt till mässan eller lämna in hos rigg- och underhållsgruppen i Kolskjulet på tisdagkvällar. Vi berättar om fartyget och våra olika aktiviteter samt informerar om "Expedition Östersjön". **Kom och hälsa på!** ■

/PB



Avsändare: Föreningen Briggen Tre Kronor
Örlogsvägen 11, Kastellholmen, 111 49 Stockholm

Frimärksserien Segelfartyg från Åland Post nu fullbordad

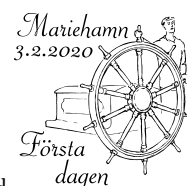
Den 3 februari utkom den sjätte och sista delen i den populära frimärksserien Segelfartyg från Åland Post. Konstnären – och briggen *Tre Kronor af Stockholms* "flaggkapten" – Allan Palmer knyter ihop säcken med två frimärken tillägnade skonertskeppet *Mozart* och fyrmastbarken *Viking*, vilka representerar de sista djupsjöseglarna på den berömda vetetraden mellan Europa och Australien.

Barkentinen *Mozart*

byggdes 1904 i Skottland för ett tyskt rederi och var egentligen olämplig för långfart med sin riggtyp som gjorde den långsam och svårhanterlig. Fram till första världskriget seglade fartyget salpeter från Chile och Peru till Europa. Fartyget tillföll Frankrike som krigsskadestånd. År 1922 såldes det till den åländske redaren Hugo Lundqvist. Fartygets sista Australienfärd 1935 slutade med beslut om skrotning efter en 110 dagars hård hemresa med stora haverier på däck och rigg. På frimärket syns *Mozart* på hemväg i engelska kanalen där Dovers vita klippor anas i bakgrunden.

Den fyrmastade barken *Viking* byggdes 1907 i Köpenhamn som skolfartyg för danska handelsflottan. 1929 köpte den åländske segelstorredaren Gustaf Erikson fartyget som hann med flera världsomseglingar fram till kriget. 1946 begav sig *Viking* ut på sina sista seglatser och den sista vetelasten lossades i London 1948. Allan Palmer valde att avbilda skeppet under den ovanligt långa sista seglatsen som tog 139 dygn med mycket hårt väder från Australien. Dessutom har långfärden en alldeles egen speciell plats hos konstnären då hans far var styrman på fartyget och hans blivande mor en av passagerarna ombord. Barken såldes 1951 till Göteborgs stad i vars hamn den ännu ligger.

Frimärkena kompletteras av ett förstadagsbrev och två maximikort som visar traditionella skeppsporträtt av fartygen samt samlarblad med bakgrundsinformation om varje fartyg och frimärkena stämplade med förstadagsstämpel. Samlarbladen är framtagna i samarbete med Ålands Sjöfartsmuseum. ■



Ordförande
Josefin Sollander
bälsar publiken
välkommen.

Fullsatt på Filmhuset

Februari månads "Briggmåndag" blev en onsdag och platsen blev en helt ny – Bio Mauritz i Filmhuset, vilken fylldes till sista plats. Kvällens tema var filmen "Vildmarkshav" en dokumentär-, natur- och seglingsfilm från 2011, som handlar om Rolf Bjelkes och Deborah Shapiros tredje segling med *Northern Light* jorden runt i Södra Oceanen – en expedition som pågick under drygt tre år.

Rolf och Deborah har under 26 år seglat till havsområden nära polerna. De har lyckats ta sig i land på öar som på grund av sitt ogästvänliga klimat mycket sällan är besökta. De flesta platser har varit helt opåverkade av människor, förstummande vackra, och med ett djurliv som de flesta människor har svårt att föreställa sig. Under deras tredje expedition kunde de återkomma till platser de besökt tidigare och då bevittna människans påverkan på naturen.

För den som missade filmen kan boken "Vildmarkshav" varmt rekommenderas! Fantastiska bilder och en berättelse att bli ödmjuk inför. Finns på bibliotek och nätantikariat, ISBN 978-91-1-302811-8. ■ /PER BJÖRKDAHL



KRAV-märkt kapten på besök

En av våra kapten, Jonas Fredholm, var på besök på kontoret i januari. Jonas kom till Stockholm eftersom han och hans hustru Molly Rygg har blivit nominerade till Årets Omställare 2019 av KRAV. Ett reportage om dem finns en minut in i programmet: <https://lantbruksnytt.se/tv/program/2020-01-29/>

Jonas och Molly driver ett lantbruk i Halland där de håller på och ställer om till en hållbarare produktion med bland annat mer fleråriga växter och mer biointensiv odling som ger mer avkastning per yta samtidigt som det ger mindre påverkan på miljön. Mycket spännande arbete som vi önskar dem lycka till med.

Jonas kommer att fortsätta att segla med *Tre Kronor* så förhoppningsvis får du möjlighet att träffa honom ombord i sommar! ■

/STURE HAGLUND

/POSTEN ÅLAND