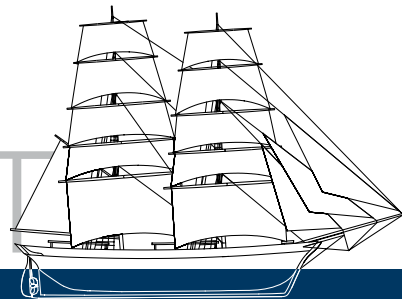


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTER 2016



Vind i seglen inför 2017!

Uppfräschad besättning

Äventyr, mod,
kärlek och surkål

Väldigt nördig
på traditionella
segelfartyg

Östersjöseminariet

Briggshoppen

*Morgonrodnad färgade seglen i maj
2016, när Friedrich W. Baier
från Seeheim-Jugenheim i Tyskland
tillsammans med sin vän Peter Haase
seglade med Tre Kronor af Stockholm
från Stockholm till Karlshamn.*

FOTO: FRIEDRICH W. BAIER



Tack för ett bra år!

Så här några dagar före jul vill jag passa på att sända ett varmt och hjärtligt TACK till alla våra volontärer! Alltefter som fartyget blir äldre behöver vi ännu fler som hjälper till med underhållet. Så du som har tid och lust att slipa, måla, snickra, splitsa eller på annat sätt medverka till att vårda och underhålla briggen är varmt välkommen att ansluta till vår rigg-grupp. Frivilliga av alla kön och åldrar är lika välkomna!

För att dra ner på utgifterna håller bolaget Briggen Tre Kronor på med en omförhandling av hyresavtalet av Kolskjulet, med Fastighetsverket. Det har hittills haft till följd att riggverkstaden har fått flytta ut ur sin lokal. Vi letar med ljus och

lykta efter en ny verkstad, Skeppsholmens folkhögskola kan vara en möjlig lösning, Beckholmen en annan. Inget är klart, förhandlingar pågår. På Beckholmen har vi redan en smedja, och där finns en hel del annan maritim verksamhet. Men det ligger lite avsides från fartyget.

Vi har mycket att vinna på att samarbeta med andra, det inser vi inte minst när vi söker efter en ny lokal för verkstaden. Med en ny, större och bättre verkstad kan vi till exempel åta oss att utföra smärre underhållsarbeten även åt andra fartyg. Även visst samarbete under segel skulle

kunna vara intressant. Föreningen har därför tagit kontakt med ägare till andra segelfartyg, till exempel skonaren *Vega*, för att få igång ett utökat samarbete.

Nästa år ska vi satsa stort på *Tre Kronors* medverkan i Tall Ships' Races! Första sträckan kan vi inte vara med, för då är fartyget bokat som miljöambassadör i Almedalen. Men på andra tävlingsetappen, från finska Åbo till Klaipeda i Litauen, och på sista benet, från Klaipeda till Szczecin (jo, det stavas faktiskt så), ska vi vara med! Tävlingen är i grund och botten en ungdomssatsning, och minst hälften av personerna ombord måste vara i åldern 15-25 år. Så vi behöver samla in pengar till elevplatser under TSR, och föreningen söker bidrag från allehanda stiftelser och fonder för detta ändamål. Hur du som medlem kan stödja det arbetet och när du kan vara med och segla får vi återkomma till nästa år.

Vi kan i alla fall se tillbaka på ett mycket lyckat seglingsår 2016. Ett gott samarbete med de hamnar som *Tre Kronor af Stockholm* besökt, en skicklig och välkomnande besättning, många trevliga artiklar i lokalpressen – både före och under besöken – och, inte minst, ett idogt arbete på kontoret har resulterat i välfyllda seglingar och nöjda besökare. Och många glada seglingsgäster ombord har sedan förtjust berättat för sina vänner och tipsat dem att prova på... Det bådar gott för framtiden! ■

Rolf Wigström, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



Tre Kronor af Stockholm vid Kolskjulskafen den 22/12 2009.

FOTO: STURE HAGLUND



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 • TELEFON 08-545 024 10 • PLUSGIRO 87 36 63-9
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB





*Gryning utanför Polens
kust 13:e augusti 2014.
Klockan är 04:33:14,
snart ljusnar det belt.
Foto: Per Björkdahl*

Vind i seglen inför 2017!

2016 har varit både ett tufft och framgångsrikt år. Det har genomförts ett gediget arbete för att stärka vår ekonomi som under flera år lidit av underskott och svag likviditet.

Nu börjar vi också skönja ett visst resultat av våra ansträngningar. Vi kan konstatera att redan efter tio månader har vi förbättrat vårt rörelseresultat med 1,7 Mkr. Starka siffror på så kort period. Resultatet är uppbyggt ungefär till lika delar av kostnadsreduktioner och intäktsökningar. Sommarens seglingar har verkligen varit ett positivt inslag med hög beläggning, där stort arbete har gjorts både av fartygets besättning och med effektivare/ smartare bokning från kontoret. Detta parat med att ett par stora långivare också har efterskönt lån gör att vi arbetar mot ett starkt förbättrat resultat redan i år. Detta utgör sedan en bra bas att arbeta vidare med inför de kommande åren. Målet är att gå med överskott 2017, vilket efter årets effektiviseringar, nu känns realistiskt.

En viktig förändring är att vi utifrån nya idéer hur lokalerna kan utnyttjas, förhandlar med Statens Fastighetsverk om en lösning som kan ge oss väsentligt lägre hyra inför nästa år.

I den nya affärsplan som nu genomarbetas finns flera vägar för att stärka intäkterna redan nästa år. Det ska också kunna innebära fler och mer lönsamma seglingar för briggen. I januari

kommer samtliga, som varit anställda på senare tid, att bjudas in till en workshop för att mejsla fram de slutgiltiga lösningarna.

Stiftelsen Hållbara Hav bildades december 2015 och kommer att arbeta med Östersjöfrågorna och driva dessa, då bland annat som beställare av bolagets tjänster. Arbetet har kommit igång och vi har fått våra första intäkter via den, men vår övertygelse är att dessa intäkter ska öka substantiellt under 2017 och att Stiftelsen blir bolagets största kund.

Nu börjar man så smått redan längta efter den kommande säsongen som bland annat innehåller deltagande i Tall Ships' Races, Almedalen för åttonde året i rad och en "kostnadskostym" som bättre passar vår fina verksamhet!

Tack för i år!
Gott slut och gott nytt hållbart 2017!

Anders Mannesten
VD Briggen Tre Kronor AB

Medlemsavgiften för 2017

Har du redan betalt medlemsavgiften så kommer medlemskortet med nummer 1, 2017.

Vi har inte hunnit med att uppdatera medlemsregistret sedan vi skickade ut inbetalningskortet i förra numret!

Om du ännu inte har betalat – gör du det på Föreningen Briggen Tre Kronors plusgiro 87 36 63-9.

Medlemsavgiften för 2015 är 300 kronor för vuxna och 150 kronor för barn och ungdomar till och med 18 år och heltidsstuderande över 18 år. Det finns också en familjemedlemsavgift på 400 kronor som omfattar alla i hushållet men då skickar vi bara ett Briggenblad. Du kan också välja att betala medlemsavgift för tio år framåt, avgiften blir då 2500 kronor.

Uppfräschad besättning

År 2010 beslutade det internationella sjöfartsorganet International Maritime Organization (IMO), som har ansvar för regelverken kring internationell säkerhet ombord på alla världens fartyg, att det skulle införas nya regler kring certifieringen av sjömän. Detta beslut togs i Manilla i Filippinerna och det nya regelverket kom att heta STCW Manilla.

Enligt det nya regelverket ska alla sjömän som ingår i säkerhetsbesättningen ombord på fartyg genomgå en kurs som fräschar upp kunskaperna i **Basic Safety Training**. Basic Safety Training är en kurs i basal säkerhet ombord som alla sjömän i hela världen ska gå innan de börjar arbeta till sjöss. Under en femdagars kurs får man lära sig att hantera brand, överlevnad till sjöss och sjukvård ombord på fartyg. Uppfräschningskursen berör samma ämnen, men tar tre dagar att genomföra. Det nya regelverket träder i kraft den 1 januari 2017.

Eftersom detta är en internationell lag som gäller för alla sjömän i hela världen, omfattas även besättningen på *Tre Kronor af Stockholm* av lagen. Så för att vi skulle få behålla våra behörigheter efter årsskiftet behövde vi också gå kursen. Tack vare lite flyt fick vi kontakt med ÖMC, Öckerö Maritime Center, som genomför säkerhetskurer. De har länge haft verksamhet på Öckerö utanför Göteborg, men förra året startade de en ny anläggning på Rindö, utanför Vaxholm. När ÖMC fick höra om *Tre Kronor* och vår verksamhet, och att vi hade behov av utbilda vår besättning bestämde de sig för att sponsra oss med en kurs, med enbart *Tre Kronors* besättning!

I början av november fyllde vi vår redan vintertäckta brigg med styrmän, skeppare, matroser, intendenten och jungmän och körde ut till Rindö. Dagen innan hade det fallit en halv meter snö, så på vägen ut var alla öar och skär täckta av ett tjockt snölager. Men isen hade inte lagt sig och vädet var lugnt så det gick fint att köra de två timmarna från Kastellholmen till Rindö.

När vi kom till Rindö välkomnades vi av personalen från ÖMC och även av Rindös hamnkapten som stod på kajen och tog emot oss. De visade oss till rätta och såg till att vi hade allt vi behövde.

Dagen därpå drog kursen igång. Det började med sjukvårdsutbildning. Vi fick lära oss hur man tar hand om akut sjuka, öva hjärtstopp med HLR (hjärt-lungräddning) och hjärtstartare och hur vi ska ta hand om en amputation och en del andra läskigheter. Vi hoppas alla att vi aldrig får användning för de kunskaperna!

Efter lunch var det dags för överlevnad till sjöss. Först med teorilektion om flytvästar, överlevnadsdräkter och flottar. Sedan var det dags för praktiska övningar. Alla fick ta på sig överlevnadsdräkter, och sen var det bara

att hoppa i! Det var bara några få plusgrader i vattnet, så många av oss bävade inför badet. Men när alla väl hade kommit i fick vi lära oss hur man skulle ligga i vattnet för att hålla ihop och hur man kunde simma och samtidigt hålla i varandra, så att man rörde sig som en lång orm. Vi fick också öva på att vända på en överlevnadsflotte som hade hamnat upp och ned, och hjälpa varandra upp i den. Medan vi var i vattnet var vi så fokuserade på uppgifterna att man nästan glömde att det var kallt i vattnet. Nästan i alla fall...

När vi kom upp ur vattnet hade det blivit mörkt och vi avslutade första dagen med att skjuta nödraketer och fyra av handbloss. Det var en festlig avslutning!

Under de två följande dagarna var det fokus på brand ombord. Våra lärare var två mycket erfarna brandmän som lärde oss allt som är värt att veta om brandteori, släckningsteori och rökdykning. Vi fick lära oss om hur vi ska agera vid brand, hur lång tid det tar för ett rum att övertändas, att man inte ska glömma att stänga dörrarna om branden, att larma och räkna in passagerare och hur man på ett systematiskt sätt genom söker ett rökfyllt fartyg.

Brandteorin följdes av övningar. Vi fick släcka brand i kläder med brandfilt, öva med skum- och pulversläckare och se vad som händer om man håller vatten i olja som brinner på spisen. Vi fick också agera brandmän och rökdyka med luftpaket – alltså dykapparat – inne i ett "fartyg" byggt av containrar. Det är spännande att märka hur adrenalininstinn man blir, trots att man vet att det inte är på riktigt. Det var faktiskt extra lärorikt för oss eftersom alla kursdeltagare var från *Tre Kronors* besättning, så att vi fick öva tillsammans med våra besättningskamrater. Det var verkligen ett extra plus!

Efter tre mycket lärorika dagar tog vi full fart och tog vi farväl av ÖMC och Rindö för denna gång och körde hem *Tre Kronor* till Kastellholmen igen. Det var verkligen en toppenhelg med många viktiga insikter, repetition av livsviktig kunskap och många nya tankar som väcktes. Och dessutom är vi nu alla certifierade enligt IMOs nya regler, så att vi kan fortsätta segla i många år framöver!

/TEXT: AMANDA HÖGDÉN,

FOTO: PER BJÖRKDAHL



LITE OM SÄKERHETEN OMBORD PÅ TRE KRONOR AF STOCKHOLM

- Det finns ett antal "checklistor" för olika scenarier ombord; Man över bord, brand, fartygets övergivande osv.
- Dessa scenarier övas med jämna mellanrum.
- Ombord på däck finns en "brandstation" med två kompletta "larmställ" och rökdykarutrustningar.
- Förutom "brandstationen" finns en rad olika typer av släckmateriel, bland annat en nödbrandpump som även kan användas för länsning.
- Fartyget har en extremt effektiv fast sprinkleranläggning av typ "Ultra fog".
- Vid första påmönstring varje år görs en "Safety familiarization" med genomgång av all säkerhetsmateriel och dess placeringar samt olika säkerhetsrutiner.

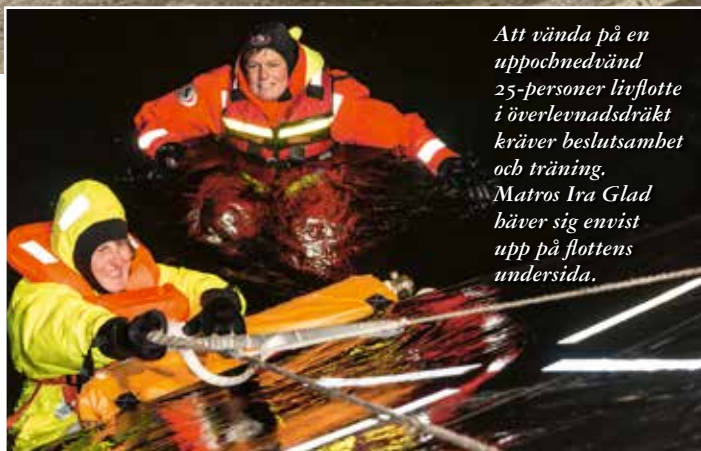


enligt nya sjöfartsregler



Ett av flera övade brandscenarier:
Brand i gasolläckage med person
i brandens omedelbara närhet.

1. Två rökdykargrupper gör insats för att rädda personen och om möjligt släcka. Taktik – En hård dimstråle slår bort lågorna och kyler så personalen kan jobba.
2. Grupp 1 stänger av gasen medan grupp 2 undsätter personen.
3. På säker plats konstaterar grupp 2 att den undsatta fått hjärtstopp och sätter då igång HLR – hjärt- lungräddning.



Att vända på en
uppochnedvänd
25-personer livflotte
i överlevnadsdräkt
kräver beslutsambet
och träning.
Matros Ira Glad
bäver sig envist
upp på flottens
undersida.



Proppad livflotte.
– Var ska man göra av fötterna?



Brand i kläder – viktigt att träna på.



Nöjd och svettig
besättning efter
slutövning. Trots
att flera på bilden
även bar en upp-
fräsbad "AFF"
– Advanced Fire
Fighter måste
även Basic Safety
Refresh genomföras.

Sjöfarare av Sten Niklasson. Del 3

Äventyr, mod, kärlek och surkål

– berättelsen om upptäcktsresorna har allt



Resolution och Adventure ankrade i Matavai Bay, Tabiti under Cooks andra resa i Stilla havet. Målade av William Hodges.

Många upptäckare hade försökt finna Den Okända Kontinenten, men det blev den självlärde lantarbetarsonen James Cook som slutligen skulle lösa gåtan.

Cook hade gjort sig bemärkt som en noggrann navigatör och kartritare. Som sjöman i den brittiska flottan hade han kartlagt delar av den nordamerikanska kusten och skrivit rapporter om olika naturfenomen som uppmärksammats i vetenskapliga kretsar. Trettioåttio år gammal utrustades han med löjtnantsfullmakt och utsågs till ledare för en expedition med syfte att från Tahiti observera planeten Venus' passage mellan solen och jorden i juni 1769. Men Cook fick också ett hemligt uppdrag – att leta efter *Terra Australis Incognita*.

Till mångas förvåning valde Cook som expeditionsfartyg en tremastad, grundgåen-

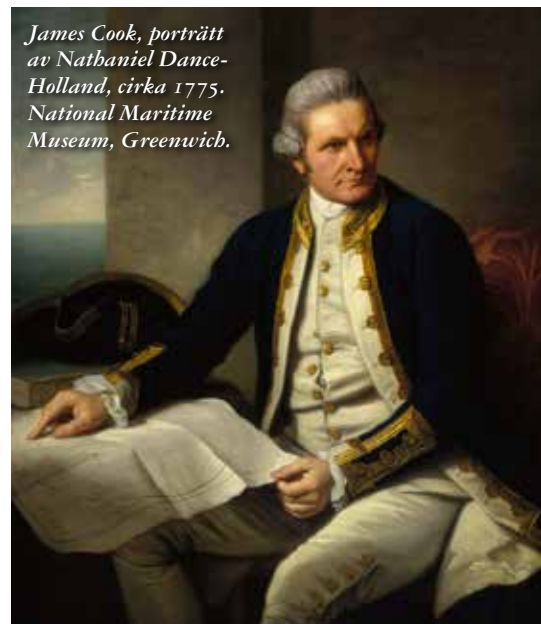
de båt från Whitby av den starka men klumpiga typ som användes för att frakta kol från norra England till London. Han hade själv som ung seglat med sådana fartyg och kunde dem utan och innan. Det smutsiga skeppet *Earl of Pembroke* på 370 ton fick efter rengöring och upprustning det mera passande namnet *Endeavour*.

Under förberedelserna för avresan hade Cook tagit del av de erfarenheter en nyligen hemkommen landsman gjort under segling i Söderhavet. Denne hade beskrivit Tahiti i lyrisk ordalag. Eftersom denna ö låg just där vetenskapsmännen ville att observationen av Venuspassagen skulle göras, blev den expeditionens första mål.

Allt tillhör alla på Tahiti

Efter ankomsten till Tahiti insåg Cook att sjömännen efter åtta långa månader till havs skulle ta alla tillfällen till förlustelser, och utfärdade stränga order om att lokalbefolkningen skulle behandlas med största respekt. Det visade sig emellertid att öborna, som saknade all sorts metall, lade beslag på allt de kunde komma åt av burkar och spikar från fartyget och dess besättning, vilket

James Cook, porträtt av Nathaniel Dance-Holland, cirka 1775. National Maritime Museum, Greenwich.



skapade mängder av vardagliga konflikter. Men kvinnorna var emellertid "ytterst vänliga i alla avseenden" som en av officerarna uttryckte saken. En annan officer skrev i sin journal att större delen av besättningen mot slutet av vistelsen på ön hade fått tillfälliga fruar, som de växlade mellan sig, och att det som i Europa ses som synd "här är ett oskyldigt nöje". Det gick så småningom upp för Cook och hans män att tahitierna inte kände till begreppet privat egendom utan tilläm-



James Cooks expeditionsfartyg Endeavour.

pade principen att allt tillhörde alla. Det var följaktligen med stor beklämning som besättningen mottog ordern att göra fartyget klart för avfärd.

Efter att ha utfört sitt officiella vetenskapliga uppdrag, Venuspassagen, som dock på grund av dis blev ett misslyckande, satte Cook kurs rakt söderut. Inget land siktades, varför kursen lades om till västlig. I oktober 1769 angjorde man Nya Zeeland och stötte på krigiska maorier som på alla sätt lät förstå att främlingarna var ovälkomna.

Surkål som medicin

Under sex månader kartlade Cook 4 000 km av Nya Zeelands kust och kunde fastslå att detta land inte var Den Okända Kontinenten. Expeditionens naturforskare, bland andra den tjugosexåriga **Joseph Banks** och **Linné**s



Daniel Solander, detalj i målning 1775 av William Parry.

lärjunge, svensken **Daniel Solander**, samlade in över 400 dittills okända växt- och djurarter. Trots att resan varat i ett och ett halvt år, hade ingen ombord ännu avlidit av skörbjugg. Orsaken var tre och ett halvt ton vitaminrik surkål som Cook låtit lasta vid avresan från England och, trots manskapets protester, lät servera till alla måltider.

Cook fortsatte västerut och gick hårt på grund vid Stora Barriärrevet. Först efter ha lättat fartyget på tyngre föremål kunde besättningen dra loss *Endeavour* med hjälp av tidvattnet och utlagda ankare. Fartyget hade emellertid trots sin gedigna byggnad sprungit läck, och läget var problematiskt. Den provisoriska tätningen med segel och trasor räckte emellertid, tills hon i gryningen nästa dag kunde tas in till land och nödortfärdigt repareras. Banks och Solander utnyttjade tillfället att studera den märkliga floran och faunan på platsen. Enligt Banks hade man hamnat i paradiset, men den krasst realistiske Cook förstod att man hittat Den Okända Kontinenten. Han döpte platsen till Botany Bay. Vikens båda näs mot havet uppkallades efter Banks och Solander, och kontinentens östra kust fick namnet New South Wales.

Efter någon månad beslöt Cook att segla genom det sund den spanske sjöfararen **Luis Vaez de Torres** påstod sig ha upptäckt mellan Nya Guinea och Den Okända

Kontinenten drygt 160 år tidigare. Det säger åtskilligt om Cooks skicklighet som navigatör att resan genom sundet skedde utan missöden. Detta farvatten präglas av ett orat korallrev, småöar och starka strömmar. Vattendjupet överstiger sällan tjugo meter.

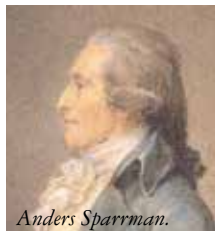
Fler reparationer var nödvändiga för att sätta *Endeavour* i stånd att klara hemresan till England. Cooks plan var att låta utföra arbetena i Batavia. Denna stad, som hölls av holländarna, var smutsig och ohälsosam. Efter tio veckor i hamn var sju man ur fartygets besättning döda och fyrtio svårt sjuka.

Efter hemkomsten till England byggdes *Endeavour* om till förrädsfartyg. Det berömda fartygets vidare öde var länge okänt. Men i slutet av 1990-talet hittades vraket på grunt vatten i Newport, Rhode Island.

På ny upptäcktsfärd

Cook fick snart ytterligare ett uppdrag, nämligen att segla mot sydpolen och undersöka om det fanns land där. Trots att 30 av ursprungligen 85 man hade mist livet under den förra resan, valde 16 av de överlevande att mönstra på en andra gång. Cook utnyttjade också denna gång kollastfartyg, men vis av erfarenheten från grundstötningen med *Endeavour*, krävde han två skepp.

I juni 1772 inleddes färden med *Resolution* och *Adventure*. Kursen ställdes söderut mot Kapstaden, varifrån kursändring mot sydost planerades. Efter som de förhärskande vindarna på södra halvklotet är nordvästliga, räknade Cook med att kunna nå långt söderut med hjälp av dessa vindar. I Kapstaden fylltes förråden, och besättningen kompletterades med den svenske naturforskaren **Anders Sparrman**, också han en av Linnés lärjungar.



Anders Sparrman.

En månad efter avfärden från Kapstaden siktades isberg och en dryg månad senare, närmare bestämt den 17 januari 1773, korsade *Resolution* som det första skepp någonsin den södra polcirkeln. Men Cook insåg att isen skulle hindra fortsatt segling på dessa breddgrader. Han vände norrut och utforskade under det följande året i stället Stillas Havets övärld.

Cook – en riktig långseglare

Den 26 januari 1774 korsades södra polcirkeln på nytt. Envist navigerade Cook bland isbergen och nådde ända ner till 71 grader sydlig bredd, ett rekord som skulle stå sig i femtio år. Inget land syntes till, och han beslöt att återvända till England med beskedet att om land fanns vid sydpolen, var det praktiskt omöjligt att utnyttja det. När han



Cooks tre resor: Röd – första resan, grön – andra resan, blå – tredje resan, blå streckad linje – tredje resan efter Cooks död.

nådde Kapstaden hade han seglat en sträcka motsvarande två och en halv gånger jordens omkrets. Av från början 118 man hade bara en handfull avlidit under den över tre år långa resan, och bara en enda av skörbjugg.

Efter hemkomsten tilldelades Cook kapstens titel och blev av *Royal Society* hedrad med guldmedalj och medlemskap. Redan 1776 accepterade han att ge sig ut på en tredje långresa, denna gång med syftet att från Stilla Havet finna en nordlig passage till Atlanten. Med gamla *Resolution* och ett nyförvärvat kollastfartyg, döpt till *Discovery*, styrde Cook söder om Afrika, genom Indiska Oceanen och nordöstut i Stilla Havet, där expeditionen upptäckte några av de nordligast belägna öarna i Polynisien. Cook döpte dem efter en av expeditionens finansierare, lord Sandwich, men de är numera kända som Hawaii, USAs femtionde delstat.

Cook utforskade med sedvanlig noggrannhet den nordamerikanska västkustens mindre kända områden men beslöt till följd av besvärliga isförhållanden att invänta en mildare årstid. Kursen sattes åter mot Hawaii, där Cook vid sitt förra besök mottagits som en gud av befolkningen. Man uppfattade honom som en mytisk hövding vid namn *Lono*, som enligt legenden lämnat Hawaii för länge sedan men lovat återvända med ett stort skepp och rika gåvor. Expeditionen stannade i tre månader. Men mot slutet av vistelsen noterade Cook en ökande misstänksamhet mot besökarna.

Fientligt mottagande

Några dagar efter avfärden från Hawaii knäcktes en av *Resolutions* master i en storm. Cook beslöt att återvända till ön för reparation. De första män som rodde iland från ankarplatsen möttes av ett stenregn, och deras båt stals. Tillsammans med en grupp beväpnade män tog sig Cook iland i avsikt att tillämpa en tidigare framgångsrik taktik. Han tillfångatog hövdingen och förklarade att denne skulle släppas så snart skeppsbåten lämnats tillbaka. Men nere vid stranden hade alltför öbor samlats. Många av dem var beväpnade med slungor, pilbågar och spjut. När en av Cooks män råkade skjuta en aggressiv öbo till döds, kastade sig hawaiianerna över Cook och flera av hans



James Cooks dramatiska död i Kealahou Bay, Hawaii 1779.

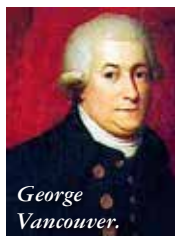
Sjöfarare, fortsättning...

män. Några hann sätta sig i säkerhet i båtarna, medan alla som blev kvar på stranden, inklusive Cook själv, klubbades ner och dödades. Sex dagar senare återlämnades Cooks skalle tillsammans med andra renskrapade skelettdelar.

Den man vars liv ändades den 14 februari 1779 var en lika framstående naturforskare som sjöman. Cook hade kartlagt stora delar av Nordamerikas, Nya Zeelands och Australiens kuster, och utforskat Påskön, Tonga-, Marquesas och Cooköarna. Under hans expeditioner upptäcktes Nya Hebriderna, Nya Kaledonien och Hawaii. Han var otillgänglig, butter, enviss och häftig, men också osjälvisk och förstående i behandlingen av besättningen på sina fartyg och lokalbefolkningarna i de vidsträckta områden han utforskade. Cooks död bidrog till att skingra en av 1700-talets mest populära myter, nämligen den romantiska föreställningen att närheten till naturen förädlar människan. "Den ädle vilden" hade visat sig vara lika girig, hämndlysten och våldsam som den så kallade civiliserade människan.

Mer kvar att upptäcka

Trots Cooks och andras forskningsresor var i slutet av 1700-talet fortfarande betydande delar av den nordamerikanska kontinentens västra kust dåligt kända. När en tvist mellan Spanien och England om Nootkasundet i södra delen av nuvarande British Columbia avgjorts till engelsk fördel, skickades 1792 två skepp från *Royal Navy* under ledning av



George Vancouver.

George Vancouver för att ta området i besittning och utforska det. Vancouver kartlade under fyra år kusten norr om den spanska kolonin Californien med stor noggrannhet. Hans bragder överskuggades emellertid av Cooks, och hans sista år förmörkades dessutom av sjukdom och en odräglig man vid namn **Thomas Pitt**. Denne hade varit den värste i en skock bortskämda överklassynglingar som av sina inflytelserika föräldrar placerats ombord på Vancouvers fartyg som kadetter för att lära sig veta hut. Vid ett par tillfällen

hade Vancouver tvingats binda den snobbige och nedlåtande Pitt vid en kanon och låtit prygla honom i hans kamraters åsyn. När Pitt dessutom befunnits sova under sin vakt, hade Vancouver låtit slå honom i järn inför hela besättningen. I vuxen ålder gjorde den patologiskt hämndlystne Pitt allt för att göra sin förra befälhavares liv till ett helvete på jorden. Pitt dog 1748, bara 40 år gammal.

I denna berättelse om upptäckarpionjärer bör också några fransmän uppmärksammas. Den förste fransman som gjorde en världsomsegling hette **Louis Antoine de Bougainville**. Han var egentligen arméofficer och advokat, men fick 1766 befälet över två krigsfartyg med uppdrag att främja Frankrikes intressen i Stilla Havet. Med *La*



Boudense och *L'Étoile* utforskade han övärlden i denna jordens största ocean. Förutom i namnet på den tropiska klätterväxten Bougainvillea (på svenska trillingblomma) återspeglas hans namn i benämningen på den största av Salomonöarna.

Han lät sig inte hindras av att **de Quiros** redan 1606 upptäckt Tahiti och att denna ö något år före Bougainvilles ankomst besökts av engelsmannen **Samuel Wallis**, utan gjorde sorglöst anspråk på den för Frankrikes räkning. Under Bougainvilles besök på Tahiti inträffade en märklig incident. I besättningen ingick en naturvetare vid namn **Comerson**. Denne biträdde av en ung assistent, vars uppträdande en tid väckt manskapets misströksamhet. När assistenten följde Comerson iland, omgavs ynglingen av infödingar som upphetsat ropade att han var kvinna. Med tårfylld skam bekände den avslöjade för Bougainville att hon utgett sig för att vara man i syfte att stilla sin nyfikenhet på upptäcktsfärder. Hennes namn var **Jeanne Baret**, och hon var sannolikt den första kvinnan att segla jorden runt.



Jeanne Baret.

Bara dagböckerna kvar

I motsats till Bougainville var hans landsman med det imponerande namnet **Jean Francois de Galaup de la Pérouse** karriär-

officer i den franska flottan. År 1785 fick han Ludvig XVI:s uppdrag att kartlägga Stilla Havet från norr till söder. Med fartygen *L'Astrolabe* och *La Boussole* utforskade de la Pérouse många dittills utforskade kuster. Men i likhet med många andra seglande upptäckare fick han ett olyckligt slut. Hans befälsfartyg försvann med man och allt i den polynesiska övärlden. Fyrtio år senare hittades vrakspillror från *L'Astrolabe* vid Vanikaro på Salomonöarna. Lyckligtvis hade de la Pérouse i samband med ett besök i Botany Bay skickat hem sina dagböcker och anteckningar med ett engelskt fartyg, varför hans resor finns fullständigt dokumenterade.



la Pérouse.

Yves-Joseph de Kerguelen-Tremarec var samtida med Cook. I januari 1771 avseglade han från Île de France (nuv. Mauritius) med östlig kurs. Tolv månader senare upptäckte han i södra Indiska Oceanen några bergstoppar som han trodde var en del av Den Okända Kontinenten och omgående gjorde anspråk på för sitt hemlands räkning. Han döpte landet till *France Australe*, men kunde på grund av dåligt väder inte landstiga. Kerguelens upptäckt väckte entusiasm i Frankrike, och han fick efter hemkomsten i uppdrag att företa en ny expedition till samma plats. Vid sitt återbesök 1774 fann han till sin besvikelse att vad han trott var en ny



Sten Niklasson är föreläsare och författare.

Som medlem i föreningen har Sten hållit föredrag om "monstervågor" på en Briggmåndag och även tidigare medverkat i Briggensbladet med artikeln "Nauscopie" och artikelserien "Ensam i bräcklig farkost". Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarare och fartyg, men han ger också skarpa och älskvärda porträtt av de excentriska människorna bakom konstnärliga alster och vetenskapliga framsteg. Den mångsidigheten kanske inte är så märklig med tanke på Stens bakgrund. Han var som departementsråd ansvarig för Sveriges tekniskt/vetenskapliga samarbete med andra länder. Har på uppdrag för FN bistått en rad utvecklingsländer inom innovationsområdet och var också generaldirektör för den svenska patentmyndigheten. Han är bland annat ledamot av Uppfinnarkollegiet och Tekniska Museets styrelse.

kontinent i stället var en isolerad grupp öar. Han döpte dem till *Terre de Désolation*, men gruppen har numera fått hans namn och är fortfarande en fransk besittning. Kerguelen ställdes efter hemkomsten till Frankrike inför krigsrätt för sitt misstag och dömdes till fyra års fängelse.

Kärlek och äventyr

Denna essä om sjöfarare kan inte avslutas utan berättelsen om den unge brittiske officeren **Matthew Flinders**, vars liv var en oemotståndlig blandning av äventyr, upptäckter, skeppsbrott, fångenskap och kärlek. Flinders, som seglat med myterifartyget *Bountys* hårdføre kapten **William Bligh**, kom tjuugoett år gammal till Port Jackson i Australien, där han och kamraten **George Bass** på 1790-talet inledde en rad forskningsfärder längs kontinentens sydöstra kust. Dessa skedde till en början i en öppen båt med det passande namnet *Tom Thumb*, otroligt nog knappa tre meter lång. Under sina färder upptäckte och karterade de bland annat det öppna sundet mellan Australien och Van Diemen's Land (nuvarande Tasmanien). Sundet döptes senare till Bass Strait.

Efter sin återkomst till England år 1800 fick Flinders i uppdrag att som befälhavare på det lilla fartyget *Investigator* på 334 ton fullfölja sin kartläggning av kusterna runt den kontinent som på hans förslag skulle komma att kallas Australien. Själva uppdraget motsvarade hans vildaste drömmar. Men det fanns ett problem. Flinders hade förälskat sig i en ung kvinna från sin hemtrakt, Ann Chappelle. Han erbjöd henne äktenskap och inbjöd henne i hemlighet att följa med ombord på *Investigator*. Saken kom emellertid till Amiralitetets kännedom. Med starkt ogillande tillhölls Flinders att lämna sin nyblivna maka hemma. De skulle inte träffas på nio år.

I juni 1803 hade Flinders som den förste i sjöfartshistorien med stor möda och med allt mer decimerad besättning utforskat alla den väldiga kontinentens kuster. Han hade också upptäckt att magnetkompassens deviation berodde på påverkan från metall ombord på fartyget och hittat ett sätt att med hjälp av vad som kom att kallas "*Flinders bars*" kompensera sådana avvikelser.

Strandsatta på revet

Investigator hade emellertid slitits hårt under uppdraget och kunde med sitt kraftigt läckande skrov inte förväntas hålla sig flytande länge till. Flinders beslöt att som vanlig passagerare på ett litet bestyckat fartyg vid namn *Porpoise* återvända till England för att där försöka hitta ett nytt forskningskepp. Men det skulle inte bli så. En natt blev *Porpoise* och ett av hennes två medföljande handelsfartyg vrak på ett outmärkt korallrev flera hundra sjömil utanför Queenslands



Medan HMS Beagle kartlade Sydamerikas kuster teoretiserade Darwin om geologi och jättelika däggdjurs utdöende.

kust. Det återstående handelsfartygets kapten gjorde trots sin besättnings protester inget försök att rädda de överlevande, bland dem Flinders, och hävdade utan grund att de alla förlorat livet.

Med sedvanlig energi tog Flinders befälet över nittioalet nödställda män på revet och lyckades samla ihop åtskilligt virke och annat gods från *Porpoise*, inklusive en sextant, en fungerande kronometer och ett antal loggböcker. I en skeppsbåt, som någorlunda oskadd klarat skeppsbrottet, och som gavs det passande namnet *Hope*, avseglade Flinders och tretton man mot Port Jackson för att skaffa hjälp. Efter fyra dygn i en överlastad öppen båt nådde de land. Fem veckor senare återvände Flinders till revet, där de överlevande så gott som förlorat hoppet att bli räddade. Flinders själv och tio frivilliga lämnade revet på ett av räddningsfartygen, en liten skonare, och satte kurs mot England. Skonaren läckte illa, och Flinders insåg att hon inte skulle klara den svåra sjö som ofta förekommer runt Godahoppsudden. Han beslöt därför att söka hjälp hos de franska myndigheterna på Île de France (nuvarande Mauritius). Vad han inte visste var att England på nytt var i krig mot Frankrike, och att han skulle komma att tillbringa de följande sex och ett halvt åren som krigsfånge på ön.

Ett år efter det att han frisläppts på order av Napoleon och äntligen återförenats med sin älskade Ann i England, blev Flinders sjuk. In i det sista arbetade han med tryckningen av de sjökort han ägnat så mycket möda. När de inbundna volymerna med hans anteckningar lades på hans sjukbädd, placerade Ann hans händer på dem. Men han hade förlorat medvetandet och dog på följande dag, fyrtio år gammal.

Utforskandet tog många liv

Många fler modiga och dugliga sjöfarare hade förtjänat omnämnande i denna essä. John Byron, Jacob Roggeveen, Philip Carteret, Samuel Wallis, Alejandro Mala-



Charles Darwin, porträtt 1840.

spina, Thomas Nicolas-Baudin och Frank Worsley får utgöra exempel. De satade alla sina liv. Några offrade det i havet, och några blev så plågade av sina pressande plikter att de valde att själva avsluta det. Få dog en naturlig död vid hög ålder.

Innan *Beagle* med **Charles Darwin** ombord seglade ut på sin berömda fyra år långa resa, utnyttjades hon för att bland annat kartlägga de karga områdena kring Patagonien och Eldslandet. Hennes förste befälhavare under detta uppdrag var löjtnanten **Pringle Stokes**. Att dag och natt, månad efter månad, under ständig livsfara bära ansvaret för män och fartyg i en av världens mest otillgängliga miljöer tär hårt på kropp och psyke. Efter två år under ytterst pressande förhållanden, drabbades Stokes av depression och sköt sig en kula för pannan. Hans efterträdare, **Robert FitzRoy**, fullföljde Stokes arbete i detta subantarktiska område och gjorde därmed bestående insatser för världens sjöfart. Trött och sliten skar han 1865 halsen av sig. ■

För att travestera Matthew Flinders :
"Ära över deras minne och frid över deras skugga"

/STEN NIKLASSON
BILDER: WIKIMEDIA COMMONS

Johan Tideland:

”Jag blev väldigt nördig på traditionella segelfartyg”

För tio år sedan, när Johan var 15 år och skulle börja på gymnasiet visste han inte vad han skulle välja. Sedan dess har han seglat på *Älva*, *Shamrock*, *Göteborg*, *L'Hermione* och *Tre Kronor* – och är redan en duktig segelsömmare.

Så kan det gå när det ramlar ner reklam för Marina Läroverket i ens brevlåda. – ”Vill du segla över Atlanten på skoltid?” stod det. Det är klart att jag ville! Så jag sökte till skolan och kom in, berättar Johan.

Sommaren 2009 seglade Johan för första gången, en månad med *Shamrock*. Sedan var han fast.

– Jag tyckte väldigt mycket om att segla, och eftersom att jag inte hade så många andra intressen dök jag rätt in i detta. Jag blev väldigt nördig och läste allt jag kunde komma över om traditionella segelfartyg. Ibland blev jag nog lite av en besserwisser.

När Johan seglade med Marina Läroverkets skolfartyg *Älva* sydde han en liten segelsäck på fritiden.

– Men jag kunde ju inget om att sy i segel, så resultatet blev därefter. En dag träffade jag en vän som jag visste var en bra seg-

*Johan i riggen på L'Hermione.
Foto: L Billiard, Association
Hermione.*

lare så jag visade honom min säck. Jag fick ett väldigt diplomatiskt svar men han erbjöd sig att lära mig sy ordentligt.

– När jag seglade med briggen hösten 2011 tog jag med lite segelduk och så lärde kompisen (som då var styrman på briggen) mig att sy två små sjösäckar. Jag visste att han också jobbar som styrman på *Ostindiefararen Göteborg* så jag frågade lite om det. Han berättade att alla segel på *Göteborg* är handsydda i linneduk och att man kan jobba som volontär i verkstaden med underhållsarbete, berättar Johan.

Volontär och anställd på Göteborg

I januari 2012 åkte Johan till Göteborg för att lära sig mer om segelsömnad. Han stannade som volontär i fem månader och bodde på fartyget *Göteborg*.

– Jag fick följa med och segla under sommaren 2012, och när vi kom tillbaka till Göteborg i september blev jag erbjuden jobb på skeppet. Sedan dess har jag jobbat med underhåll av skeppet under höst, vinter, vår och seglat med skeppet under sommaren. 2014 slutade segelmakaren och jag blev ansvarig för allt segelsömnande.

– Tyvärr fick skeppet problem med ekonomin och i september 2016 fick jag gå. Då hade jag jobbat där i fyra år och seglade med skeppet i cirka åtta månader.

Johans tid på *Tre Kronor* började med att han råkade gå förbi och fick syn på vår vackra brigg. Sedan var han med som volontär i några dagar under slutet av påriggningen våren 2010. Johan gick också jungmanskursen våren 2010, men det dröjde till hösten



Korhan Koman om Johan:

Johan tog initiativ till en liten lektion i olika fartygstyper inför att vi skulle komma till Rostock där så många olika typer av fartyg samlas. En trevlig idé tyckte jag.

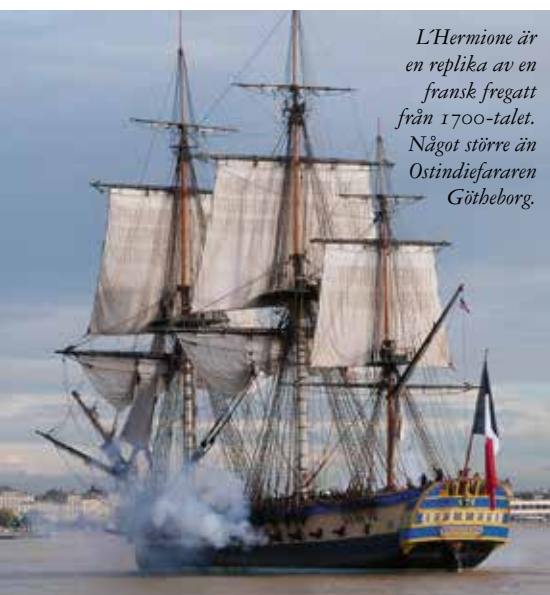
Han är ytterligare en i vår besättning som visar sig vara otroligt duktig och pedagogisk. Han tar hand om eleverna med mycket ansvars-känsla. Och vilken kunskapsnivå han ligger på. Han är väldigt skicklig ombord, både vad det gäller segling och underhåll.

Med den tryggheten tar han naturligtvis även hand om gästerna utomordentligt väl.

2011 innan han seglade med en längre period.

Genom kontakterna på *Göteborg* kom Johan även att segla med en spännande fransk replika av ett 1700-talsfartyg, *L'Hermione*. Fartyget byggdes i Rochefort mellan 1997 och 2014.

– Jag var med några veckor under byggan-det av fartyget, och seglade med i sex veckor under provseglingarna hösten 2014.



L'Hermione är en replika av en fransk fregatt från 1700-talet. Något större än Ostindiefararen Göteborg.

– Sedan var jag med en månad på hennes stora resa sommaren 2015, från Lunenburg i Canada till Brest i Frankrike. Det var en otrolig upplevelse att segla med *L'Hermione*. Hon är så stor och tungjobbad, men seglar ändå otroligt bra. Jag tror faktiskt hon skulle kunna mäta sig med briggen på kryss, så länge det inte går för mycket sjö.

– På *L'Hermione* pratas det i princip bara franska. När jag först kom dit kunde jag ingen franska alls, så vissa saker blev lite bö-kiga. Själva seglingen gick bra eftersom jag hade seglat på *Götheborg*, och de två skeppen är från ungefär samma tidsperiod, alla rep är på samma platser och skeppen seglas i princip likadant. Men med tiden lärde jag mig en del franska – mest rigg- och seglingsord – så på slutet fick jag leda nedriggningen av krysstoppen på franska. Det gick bra, men jag kunde ändå inte beställa mat på en restaurang på franska, berättar Johan.

– En kul jämförelse mellan briggen och *L'Hermione*: På den första kan man beslå alla segel på en person, medan på *L'Hermione* krävs det minst två-tre för att klara brammarna och ungefär tio för att ge sig på märs-seglen.

– På det stora hela är *Götheborg* och *L'Hermione* ganska lika, *L'Hermione* är lite större, snabbare och mer tungjobbad. Briggen å andra sidan är väldigt lättmanövrerad, man kan vända på en femöring och allting går väldigt snabbt.

– Det är väldigt nyttigt att segla på både briggen och *Götheborg*/*L'Hermione* eftersom man lär sig olika saker som man kan ha stor nytta av. Jag respekterar verkligen alla matroser på briggen, de är så otroligt bra på att instruera och att göra det så att alla arbetar effektivt och snabbt, jag har verkligen lärt mig mycket av det.

Olika intressen

– Jag har också märkt att det är ofta lite olika människor som seglar på *Tre Kronor* och *Götheborg*, där de som seglar den sistnämnda ofta är mer intresserade av ett äventyr och historia, medan de som är med i briggens besättning ofta har just segling som allra största intresse och vill gärna att saker och ting ska gå så snabbt och effektivt som möjligt.

Just nu är Johan i Stroud i England och tränar styrka med kroppen som redskap.

– Jag fick diskbräck för några år sedan och insåg att jag måste stärka mina muskler. Jag har alltid gillat att träna och röra på mej, så det här är både nyttigt och kul.

Till hösten funderar Johan på att plugga, antingen båtbygggarlinjen på Skeppsholmen, timmerhusbygge på en folkhögskola i Dalarna, plugga till arborist eller kanske skaffa något hantverksjobb. En sak är i alla fall säker: Han ska fortsätta att segla! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Östersjöseminariet

2016 års Östersjöseminarium arrangerades den 3 oktober på Kastellholmen i Stockholm. Evenemanget skedde i samarbete mellan Stockholms universitets Östersjöcentrum/Baltic Eye och Stiftelsen Hållbara Hav. Seminariet genomfördes i närvaro av HKH Kronprinsessan Victoria och filmades av SVT. **Hela seminariet finns att se på internet: SVT Forum/ Hur mår Östersjön? del 1 – 3.**

PROGRAM DEL 1

Introduktion. Tina Elfving, föreståndare, Östersjöcentrum, Stockholms universitet och Göran Lindstedt, generalsekreterare, Stiftelsen Hållbara Hav

Moderatorer: Henrik Hamrén, vetenskapsjournalist, Baltic Eye, Stockholms universitets Östersjöcentrum, Gun Rudquist, omvärldsanalytiker, Baltic Eye, Stockholms universitets Östersjöcentrum

Agenda 2030-mål – vad är det och varför är det viktigt för oss?

Talare: Isabella Lövin, minister för internationellt utvecklingssamarbete och klimat samt vice statsminister.

Agenda 2030-mål i ett Östersjösammanhang.

Talare: Johan Rockström, professor och föreståndare Stockholm Resilience Center vid Stockholms universitet.

Delmål 14.1: Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen.

Farliga ämnen i Östersjön – vad är problemet och vad kan vi göra för att undvika dem? Vad vet forskningen idag?

Talare: Emma Undeman, miljökemist och forskare, Baltic Eye, Stockholms universitets Östersjöcentrum.

Panelsamtal: Nina Cromnier, generaldirektör, Kemikalieinspektionen, Anna Lövsén, divisionschef, vatten och avlopp, Tekniska verken, Linköping, Therese Jacobson, chef miljögifter, Naturskyddsföreningen.

DEL 2

Östersjön är kraftigt övergödd. För mycket av både kväve och fosfor tillförs havet och jordbruket och avloppssektorn är de största källorna. Vad vet forskningen idag?

Att minska tillförseln handlar ytterst om att sluta kretsloppen – öka växtnäringstnyttjandet. Detta är en konkretisering av cirkulär ekonomi.

Talare: Annika Svanbäck, agronom och forskare, Baltic Eye, Stockholms universitets Östersjöcentrum.

Panelsamtal: Olof Johansson, avdelningschef växt- och miljöavdelningen, Jordbruksverket, Martin Larsson, vattenstrateg, Vattenmyndig-

BAKGRUND:

2015 fattade FN beslut om 17 globala hållbarhetsmål som ska uppfyllas till 2030. Alla länder har ställt sig bakom målen och hur målen ska nås blir allas vår Agenda 2030. För att målen ska nås måste man agera på alla nivåer; nationell, regional och på lokal nivå. Särskilt mål 14 om hav och marina resurser, är centralt för ett friskare Östersjön. Hållbarhetsmålet förpliktar till agerande här och nu. Vem gör vad för att realisera mål 14?



heten, Norra Östersjöns vattendistrikt, Magnus Börjeson, lantbrukare, Högåsa gård, Östergötland.

DEL 3

Delmål 14.2: Senast 2020 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt för att undvika betydande negativa konsekvenser, bland annat genom att stärka deras motståndskraft, samt vidta åtgärder för att återställa dem i syfte att uppnå friska och produktiva hav.

För att uppnå delmålet behövs ett vidare ekosystemperspektiv i beslut kring restaureringsåtgärder. Vad vet forskningen idag? Vad innebär detta, hur arbetar vi med det idag och vilka åtgärder är viktiga att fokusera på i framtiden? Centralt i detta arbete är samspelet mellan arter för att förstå hur åtgärder inom fiskförvaltning, vattenförvaltning och naturskydd samverkar och tillsammans kan bidra till ett friskare hav.

Talare: Ulf Bergström, forskare, Institutionen för akvatiska resurser och kustlaboratoriet, SLU.

Panelsamtal: Karin Pettersson, utredare, Havs- och Vattenmyndigheten, Henrik C. Andersson, länsfiskekonsulent, Stockholm, Nils Ljunggren, projektledare rovfisk, Sportfiskarna.

BRIGGSHOPPEN

Enklaste sättet att beställa är via vår webshop som du hittar på www.briggentrekronor.se
Har du ingen dator kan du ringa 070-422 78 19.

Modell

av *Tre Kronor af Stockholm*

Nu finns bara ett halvdussin exemplar kvar av den vackra modellen av Tre Kronor.

Modellen är byggd för hand med spant och bordläggning och har en mycket hög detaljrikedom finish.

Priset för modellen är 14 000 kr.

Det finns även en passande monter att köpa till för 2 400 kr.



Mått: Längd: 79 cm,
Bredd 23 cm (rårna),
Höjd 63 cm

Finns för avbättnings
på Briggen Tre
Kronors kontor på
Örlogsvägen 11,
Kastellholmen
i Stockholm.



HållbaraHav original Buff® och mössa med sälmotiv

Till förmån för Östersjön har vår partner C2 Vertical Safety givit oss en HållbaraHav-designad halsduk – Buff® med tillhörande mössa med sälmotiv.

Briggen's besättning och alla vi som arbetar med Hållbara Hav har utrustats med var sin uppsättning och nu har även du möjlighet att på köpa din egen HållbaraHavBuff!

Pris 449 kr för mössa och buff.

(medlemspris 349 kr). **Begränsat antal.**

Porto, 20 kr, tillkommer.

Kulturarv under segel

Begränsat antal!

"Kulturarv under segel" är en sammanställning över i stort sett alla seglande skutor och fartyg som funnits eller finns i våra svenska farvatten från 90-talet fram till 2007. Några har försvunnit men de flesta finns faktiskt kvar och går att se i skärgården eller längs våra kajer.

Detta är en utmärkt bok att ha ombord för att kunna identifiera och lära sig mer om de segelfartyg som man stöter på längs våra kuster.

Pris 245 kr. Begränsat antal.

Porto, 69 kr, tillkommer.



Minimodell

av *Tre Kronor af Stockholm* (12 cm)

Som ett komplement till vår stora modell av *Tre Kronor* kan vi nu erbjuda en mindre och billigare modell.

Tillverkare är samma företag som levererar de stora modellerna och till utförandet är modellen mycket detaljrik trots sin litenhet.

Mått: Längd: 12 cm, Bredd: 4 cm, Höjd: 10 cm

Modellen kostar 250 kronor och levereras i en pappkartong.

Modell inkl. plexiglasmonter kostar 300 kr.

Porto, 69 kr, tillkommer.

Konsten att segla råacklat

– handbok i hur man seglar en brigg

Briggen Tre Kronors handbok beskriver

utförligt hur

man hanterar

ett råacklat

fartyg med

utgångspunkt

från *Tre Kronor af*

Stockholm. Boken

har utformats av

Göran Romare,

sjöofficer och seg-

lare av såväl råseg-

lare som jollar. Vid

sin sida har han haft riggmäs-

tare Allan Palmer, som ritat *Tre*

Kronors rigg och även gjort flera av

illustrationerna. Övriga medver-

kande är skeppsbyggmästare Korhan Koman

och redaktör Björn Borg m fl.

Priser:

Inbunden: 440 kr (medlemspris 350 kr)

Spiralrygg: 350 kr (medlemspris 280 kr)

Porto, 45 kr, tillkommer.



Briggentröja

T-tröja, Herr/Dam, Blå/Vit

Briggen Tre Kronors t-tröja med *Tre Kronor af Stockholm* på ryggen och Briggen Tre Kronors logotype på framsidan. Tröjorna finns i vitt och blått.

Reservation för att vissa storlekar bara finns i ett fåtal exemplar och kan komma att ta slut innan vi hinner ändra i bokningssystemet.

Pris 150 kr. Porto, 45 kr, tillkommer.