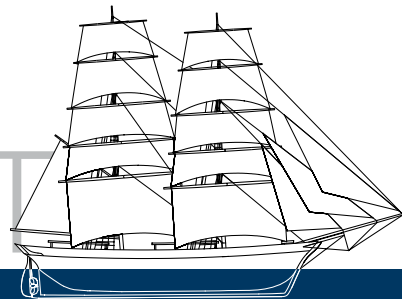


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 3/4 • DUBBELNUMMER HÖST/VINTER 2017



Ny hemsida

Tall Ships' Races
med Tre Kronor

Gerda – briggen
från Gävle...

Berömda spökskepp

Hon är uppvuxen
ombord

Bli volontär



32 timmar för ledsegel, beläva vägen från Finska Uten till Hoburgs sydprick under Tall Ships' Races i somras.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Briggen levererar!

I somras visade *Tre Kronor* och dess besättning återigen vad briggen går för, när hon deltog i två etapper av Tall Ships' Races. På etappen mellan Åbo och Klaipeda, Litauen, vann *Tre Kronor* både sin klass (A, de största fartygen) och "over all", det vill säga segrade även totalt! Dessutom fick besättningen pris för bästa "Crew Parade" i Åbo – se bilder sid 9.

På nästa etapp, mellan Klaipeda och polska Szczecin, tog *Tre Kronor* en stark fjärdeplats, efter brittiska briggen *Royalist*, norska barken *Statsraad Lehmkuhl* och polska briggen *Fryderyk Chopin* (tre av de fyra först placerade var briggar, bara en sån sak!). *Royalist*, som deltog i tävlingens samtliga tre etapper, blev årets totalsegrare.

Ett hjärtligt och rungande GRATIS till besättningen för dessa fantastiska resultat! Vi i föreningen är glada och stolta över att ha kunnat bidra med åtminstone en del av kostnaden för de ungdomar som var med och kämpade ombord. Dessvärre drog en del av de stiftelser som föreningen sökt pengar från för ungdomarnas medverkan ner sina bidrag.

Vi hoppas att årets fina resultat ska öka deras vilja att bidra nästa gång. För – att den unga generationen ska kunna få komma ut och segla med *Tre Kronor*, det är ett av föreningens viktigaste syften!

I verkstaden på Kastellholmen börjar nu föreningens lokal för Rigg- och underhållsgruppen, Öppet skepp-gruppen och andra volontärer bli inflyttningsklar. Gruppen har satt upp en vägg mellan verkstads- och köksdelen och Fastighetsverket jobbar med dusch- och toa-delen. Inredningen av köks- och mötesdelen har vi ännu inte riktigt pengar till, så om du har några trevliga och funktionella bord och stolar för uppåt 14 personer tar vi gärna emot dem!

Dessutom finns det mycket att göra framöver för dig som vill hjälpa till som volontär! Fartyget behöver underhållas. En hel del av det jobbet kräver förstås särskilda kunskaper, men det finns även mycket man kan göra även om man inte är expert. Även Öppet Skepp-gruppen, som visar fartyget och berättar om det för turister och andra besökare på holmen, vill gärna bli fler. Ungdomsgruppen, som Amanda och Martin drog igång i våras, är en annan gren av volontärgänget som gärna vill bli flera. Läs mer om volontärverksamheten på sidan 20.

Du är förstås även hjärtligt välkommen på en Briggmåndag! Den första måndagen i varje månad har vi ett spännande föredrag eller någon intressant film, någon kanske visar bilder – läs mer om det på nya hemsidan www.briggentre-kronor.se! Hoppas vi ses på nästa Briggmåndag! ■

ROLF WIGSTRÖM, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



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

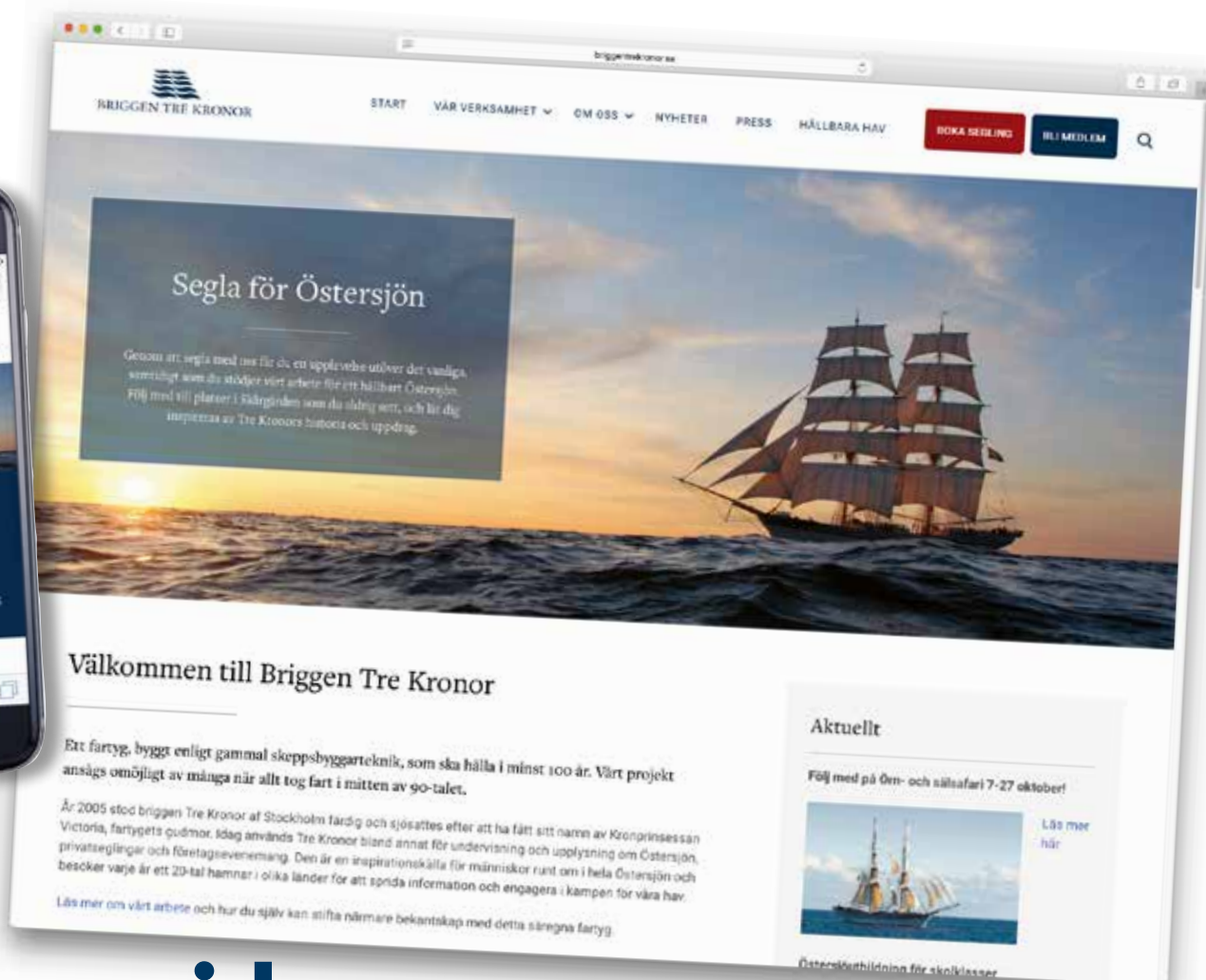
BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE OCH REDAKTÖR PER BJÖRKDAHL • E-POST BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • PLUSGIRO 87 36 63-9 • SWISH: 123-269 74 15
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 131 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB





Hemsidan är nu helt anpassad för att fungera både på läsplattor och i mobilen.

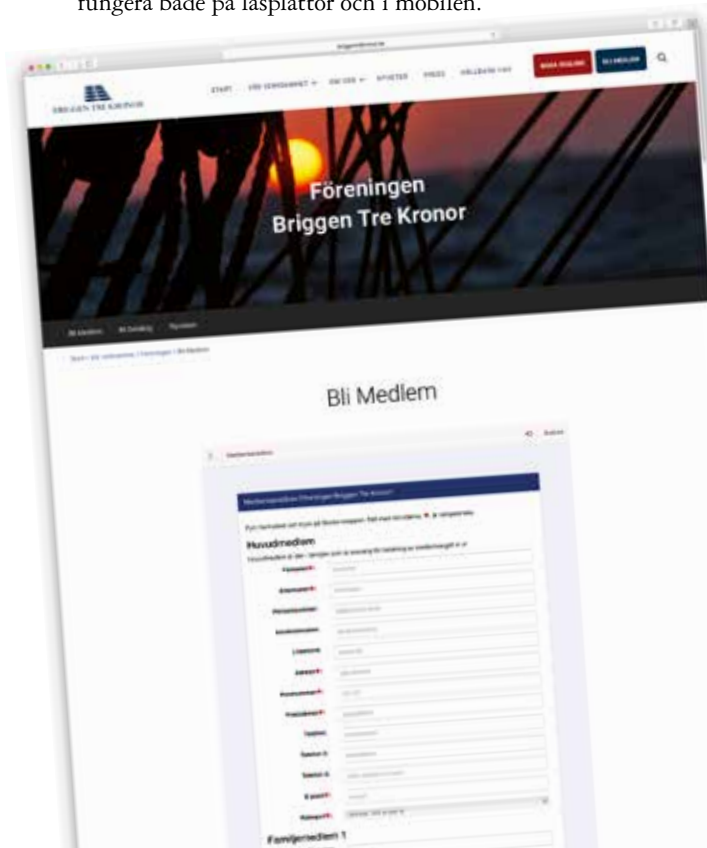


Ny hemsida

Briggen Tre Kronor har nu en helt ny och modern hemsida.

Hemsidan är som tidigare gemensam för både bolaget och föreningen.

Det är inte bara formen och textinnehållet som är nytt. Hemsidan är helt anpassad för att fungera både på läsplattor och i mobilen.



Förutom att den nya plattformen är enklare att jobba med för uppdateringar går det nu lättare att till exempel skapa formulär med kopplingar till föreningens medlemsregister och dessutom kortbetalning, något vi kommer att berätta mer om framöver.

Det är nu också väldigt enkelt att bli medlem i föreningen. Klicka på knappen "Bli medlem" uppe till höger så hamnar du på sidan med medlemsansökan – bara att fylla i uppgifterna och klicka på skicka-knappen! ■

/PER BJÖRKDAHL

Och nytt medlemsregister!

Vi har nu bytt till ett nytt medlemsregister som automatiserar hanteringen av medlemsavgifter.

Registret är helt web-baserat – det låter oss dela arbetet mellan flera personer på ett enkelt sätt då ingen programvara behöver installeras och öppnar även upp för smidiga kopplingar till vår bokföring och snart kortbetalningar.

Med det här Briggenbladet har du fått ett nytt inbetalningskort för Bankgirot som har en OCR-kod – som kan vara så kort som tre siffror. Använd den så kommer din betalning att registreras automatiskt.

Du som har meddelat din e-postadress kommer inom kort få ett mejl med inloggning till registret där du kan uppdatera dina uppgifter i registret.

Ni som blivit medlemmar sen i juli har redan sett resultat av vårt arbete – medlemskort har skickats ut med ett Briggenblad, tidigare tryckte vi dem endast i samband med de två första numren av Briggenbladet.

Vi passar även på att tacka Gunnar Karlberg för det register som han skapade – det har hjälpt oss i många år! ■

/MAGNUS STRÖM

Att vinna är inte det viktigaste, men...



Vi hade väldigt kul, med en toppenbesättning och fantastiska elever från Marina Läroverket. Vi är stolta över vårt vackra och välseglande fartyg och att det fortfarande väcker sådan uppmärksamhet.

Men nog satt segern i Tall Ships' Race skönt.

Självklart hände det massor annat ombord under racet och i hamn, men jag har här valt att koncentrera mig på den seglingstekniska delen av racet.

TEXT: ALLAN PALMER, FOTO: PER BJÖRKDAHL

-Starten går, men för första gången i Tall Ships' Race har vi valt att inte starta på skottet, då förmiddagsbrisen inte riktigt kommit igång. I klass A i TSR räknas ju den seglade tiden från när man korsar linjen och inte från startskottet. Vi vill ändå ligga långt fram för att inte hamna i lä av de stora fartygen, så efter ett tag ligger vi i täten under fulla segel i en nordlig bris på 6-8 m/sek.

Vi går för fulla ställ!

Under racen 2009 och 2013 hade vi väldigt varierande väder med växlande och stundtals hårda vindar med mycket kryss. Den här etappen ser ut att mest bjuda på undanvind och få strategiska valmöjligheter. Utmaningen nu blir att välja mellan högre fart i en brantare vinkel till vinden, eller att segla en kortare sträcka rakt mot Gotska Sandön, vidare ner mot Hoburgen och sedan över till Klaipeda. I beräkningarna måste

också tas att prognoserna förutspår starkare vind i väster. Vi väljer därför att segla en något högre kurs än vi brukar i liknande förhållanden och kan därigenom gå med allt fullt dragande. Vartenda segel är satt! Alla råsegel, ledseglen och alla stageglen. Briggseglet, som vi normalt inte använder med vinden akter om tvärs, har vi skotat ut så långt det går över brassarna. Vi har riggat kontrabassarna från övermärsen förut till fockmasten och kan därför segla med slacka brassar i lä.

Koll på konkurrenterna

Vi segar oss sakta ifrån den slanka briggen *Morgenster* i lovart, men akterifrån hotar den stora fullriggaren *Dar Młodzieży* och klippern *Stad Amsterdams* brasilianska storasyster *Cisne Branco* att komma ikapp och stjäla vinden av oss. Vi lovar upp litet grand för att visa att vi inte kommer att släppa förbi dem där, men däruppe kommer också våra



Rätt sträckning för benet Åbo – Klaipeda är Gotska sandöns, Gotlands och Stora Karlsös västsidor.

norska konkurrenter *Sørlandet* och *Statsraad Lehmkuhl*. Det gäller att positionera sig rätt utan att glömma att racet är långt och att man inte ska ändra sin strategi på grund av risken för en liten, tillfällig förlust.

*Dar Młodzieży*s ryska syster *Mir* kommer också ikapp akterifrån, passerar oss i lä och försvinner i fjärran. *Mir* är alltid väldigt snabb, men har ett högt måttal, så förhoppningsvis klarar vi dem på beräknad tid. Fregatten *Shtandart* har skotat sin stora flagga i förtoppen som en röjel ut till bramrån, men trots det så hänger hon inte med.

Vi tampas med en annan "brigg"

I nuläget är det ett fartyg som bekymrar oss mera än de andra. Eller kanske "båt" är den rätta benämningen... Den nybyggda briggen *Royalist* går lika fort som vi, trots sitt lägre måttal. *Royalist* är egentligen en



På väg ner mot startlinjen. Dar Młodzieży, Shabab Oman II, Kruzenstern, Sørlandet, Cisne Branco, Sedov och Roald Amundsen med flera.



På vår styrbordssida, vid startfartyget: Nederländska briggen Morgenster, ryska fregatten Shtandart med sin skotade jätteflagga i förtoppen och tjeckiska briggen La Grace. De båda sista är repliker av 1700-tals fartyg.

Senare samma eftermiddag, Dar Młodzieży håller längre västvärt, mot svenska fastlands-kusten.



briggiggad yacht med flat botten, fenköl och friliggande roder. Man kan undra om den här typen av båt verkligen borde höra hemma i klass A, även om den är råacklad. Det är stor skillnad på den och de stora lastdragarna, fyrmastbarkarna *Kruzenshtern* och *Sedov*.

Långsamt, långsamt, när vi hittat rätt trim börjar vi i en något ökande bris dra ifrån *Royalist*. Av de 20 klass A-fartygen är det bara 3-4 som är snabbare än vi och de är mycket större och har högre måttal. Det ser ut att bli en hård fight mellan oss, *Royalist*, *Sørlandet* och förstås vår gamle konkurrent "Statsrådet" plus kanske någon till.

Fältet är spritt

Det är alltid intressant att se hur snabbt fartygen sprids i sidled, trots att alla är på väg mot samma mål. Alla övertygade att just de gör det smartaste vägvalet. Efter den första korta natten till sjöss har många fartyg för-

svunnit under horisonten åt alla håll. Vi passerar Gotska Sandön, det första rundningsmärket i banan, men på grund av vår strategi att skära västerut ser vi inte ön. Däremot får vi en efterlängtat internetuppkoppling så att vi kan ladda ner nya väderprognoser. De bekräftar vår strategi att möta en något starkare bris i väster, men att vi ändå inte ska skära för mycket bort från den kortaste vägen mot Hoburgen. De båda norrmännen har gått ännu längre västerut. *Lehmkuhl* har försvunnit och av *Sørlandet* ser vi bara röjlarna över horisonten. Den snabba, högriggade briggen *Fryderyk Chopin* ligger fortfarande konstigt nog efter oss, trots att de konstant håller högre fart. De vinglar och skär hit och dit och verkar inte kunna bestämma sig. Briggen *Morgenster* har också gjort ett konstigt vägval och ligger långt västerut, efter oss. På morgonen ligger vi tvåa efter *Royalist* på beräknad tid men vi drar ifrån dem allt mer och tror att vi börjar nosa på ledningen. ►



Att vinna är inte det viktigaste, men... Fortsättning...

Vi testar vinklar och trimmar segel när vinden varierar. Här styr man inte efter kompass utan på vindvinkel!

Ett avgörande drag?

Vid vaktskiftet klockan 08.00 halsar vi runt till babords hals, skiftar det undre ledseglet till nya lovart och styr mot det andra märket i banan, Stora Karlsö. Nu seglar vi en lägre kurs från vinden och bärar därför briggseglet. Klockan 17.00 har vi passerat Karlsöarna. Här gör vi ett drag som kanske är ett av de avgörande i Racet. Prognoserna har samstämmigt förutspått ett stort bälte med svag vind långt ut från land mellan Stora Karlsö och Hoburgen och flera fartyg håller långt ut

till havs. Med tanke på den låglänta terrängen på södra Gotland bedömer jag att risken för lä som ganska liten. Dessutom har ju vinden en tendens att vrida mera rättvinkligt ut från kusten när den blåser snett över ett lågt land. Nere vid Burgsvik borde vi kunna få en fin vindvinkel och bra tryck i byarna. Så vi seglar den kortaste vägen mot Hoburgen med fin låringsvind medan de andra går därute, kanske i starkare vind men mera akterifrån. Dessutom får de betydligt längre väg. Vi vinner många sköna sjömil mot *Sörlandet* och *Lehmkuhl* och också en del mot *Royalist*.

Kl 19.50, endast 32 timmar efter starten vid finska Utö, bärar vi ledseglen och rundar Hoburgs sydprick. Vi skärper brassningen till full'n by, det vill säga en öppen bidevind. I vindar på 11-14 m/sek forsar *Tre Kronor* fram under fulla segel i 9-10 knop mot målet utanför Klaipeda, nu i en klar ledning på beräknad tid.

Vi börjar hoppas...

När vi skymtar *Sörlandet* nere i lä, med åtminstone röjlarna, två av bramseglen och kryssövermarsen bärgade, stärks vårt självförtroende ytterligare. *Royalist* ska väl ändå inte hänga med här, särskilt inte när sjön börjar bygga och bli oredig i den tilltagande vinden. Däremot blir vi oroliga över *Lehmkuhl*. Som väntat drar de ifrån, helt säkert under fulla segel. På vår AIS ser vi att de gör stadiga 11-12

knop, medan vi inte förmår mera än 8-9, ibland 10, i den nu rätt stökiga sjön.

I lä ser vi också fullriggaren *Cisne Branco* med röjlarna och någon bram gigade och gårdade. Typiskt för de sydamerikanska militärfartygen att lämna seglen obeslagna när det hettar till ute till havs. Vad det ska låta när seglen piskar och slår däruppe! *Cisnes* större och finare syster *Shabab Oman II* däremot, öser på med allt satt. Vår vän kapten Ali AlHosni berättade efteråt att de hade seglat i 13 knop med 30 graders krängning och att mycket inte hade fungerat under däck. Men att han hade njutit i fulla drag!

Tredje gången gilt?

Akter om oss kommer ett annat fartyg kraftigt krängande, också under fulla segel. I motljuset från solnedgången vråker sig briggen *Fryderyk Chopin* fram i ett moln av ryksjö runt sig. Det ser helt vilt ut!

Under natten bärar vi jagaren och storrejeln ett tag när byarna når 16-17 m/sek, men det stora bekymret är att förövermarsen har spräckt en söm intill lovarts lik. Det här är tredje gången vi leder ett Tall Ships' Race på målakan. Vi ska väl inte förlora igen! Om vi ska kunna svikta övermarsen vid revan så måste vi falla av, fira rån och koppla loss seglet från undermarsrån. Dessutom blir vi säkert tvungna att bärga mera i storriggen för balansens skull. Det tänker vi inte göra. Vi får hoppas att seglet håller, för den här ledningen tänker vi inte tappa. Vårt andra bekymmer är att prognoserna har lovat avtagande och motvridande vind. Vi har sett det förr, när vinden mojnade vid målet och vår ledning har försvunnit. Vi styr en högre kurs för att gardera oss och på morgonen den 26



32 timmar med ledsegel.
Vid horisonten Dar Młodzieży.

Någon halvtimme senare. Tre Kronor passerar T/S Royalist, i bakgrunden den mäktiga nybyggda fullriggaren Shabab Oman II.

FOTO: T/S ROYALIST SHIPCAMERA



juli faller vi av och korsar mållinjen klockan 09.23 i en alltmer avtagande bris.

Vänta och se...

Nu återstår en nervös väntan på *Royalist*, som med sitt lägre mättal kan slå oss. *Statsraad Lehmkuhl* räknar vi med att vi har slagit. Vinden varken mojar eller vrider och AIS ser vi att *Royalist* fortfarande håller 7-8 knop. Men de hinner inte fram, så enligt våra beräkningar har vi åtminstone vunnit klass A. Ytterligare väntan och räknande för att se hur det gått över all. Vissa klass B-båtar har gått bra, men ingen klarar att slå oss på beräknad tid, vad vi kan se. Vi tror att vi har vunnit hela Racet.

Vi har ankrat upp nära målet utanför Klaipeda. Racet har gått mycket snabbare än beräknat, så vi har ingen brådska i hamn. Vi sover ut efter en tuff natt, gör vårt fartyg fint, slår ifrån det skadade seglet med mera. Någon bekräftelse på att vi vunnit får vi inte, så det är svårt att glädjas fullt ut. När vi går in i hamn nästa dag står kapten Ali från Oman på kajen och tar emot oss och applåderar vår seger. Senare får vi också gratulationer från *Lehmkuhl* och flera andra, så nu börjar vi våga tro på det. Vi har vunnit klass A med 20 fartyg och Over All med cirka 70 fartyg och båtar.

Våra fantastiska besättningar har fått pris för Best Crew Parade både nu i Åbo och flera gånger tidigare. Vi var 3:a på ett raceben 2009 och fick två andra platser 2013. Nu äntligen är *Tre Kronor* etta! ■

/ALLAN PALMER

Nästa uppslag:

Sail in Company, Kotka – Åbo och kappsegling Klaipeda – Szczecin



Bland de många aktiviteterna i hamn är Crew Parade en höjdpunkt. Denna gång var temat Superhjältar och sagofigurer. Vår intendent Elvira tänkte att Aladdin på en flygande matta kunde vara något och såg till att låna en äkta matta från *Shabab Oman II*. När mattan under ceremonier skulle återlämnas säger kaptenen, Ali al Hosni "You can keep it as a memory!". Nedan besättning, trainees och passagerare samlade efter prisutdelningen.



En hedervärd fjärdeplacering

*Starten är på gång. Förlig vind. Slör.
Nu gäller det att snabbt sätta ledsegel!*

Jag säger precis som Allan: – Vi hade väldigt kul, med en toppenbesättning och fantastiska elever från Marina Läroverket. Vi har all anledning att vara stolta över vad vi vad vi kan åstadkomma med vårt vackra och välseglande fartyg *Tre Kronor af Stockholm*. Mina iakttagelser under racet blir dock från ett lite annat perspektiv.

TEXT OCH FOTO: PER BJÖRKDAHL

Som jungman i besättningen – må vara befarende – efter många säsonger med några veckor ombord, ibland uppåt fyra kanske, blir perspektivet ett annat än det vår mest erfarne kapten har.

I vanliga fall är "vardagen" ombord för en jungman fylld med ganska mycket annat jobb än seglingen – alltså riggklättring, hala o dra, kvejla och så vidare. Nämligen en hel del städning, tvätta toaletter, disk, vika tvätt och diverse underhållsarbete. Veckor med kortseglingar, speciellt när det är flera per dag innebär ofta så mycket jobb att man helt enkelt är rätt slut när man väl kommer till kojs.

När det så är dags för längre segling med trevakt-system är det fantastiskt skönt att komma in i den "lunken". Dygnet får en helt annan funktion. I kappsegling som i Tall Ships' Races blir fokuset att dessutom vara så utvilad att man kan ge max – när det är dags. Även om man blir purrad mitt i natten mellan vakterna.

Med trainees ombord

Med ett femtontal intresserade och arbetsvilliga unga trainees som förstärkning till besättningen förvandlas jungmannens "vardag" till rena "lyxtillvaron". Avlastad från



TSR är ett megastort evenemang! I ett land med Polens invånarantal (38 miljoner) blir antalet besökare enormt. Värdstäderna bjuder också besättningarna generöst på många aktiviteter, man binner med en bråkdel. Intensiva dagar.

jättemycket disk och annat kan fokus flyttas till att instruera eleverna och verkligen segla mycket mer. I mitt eget fall även till att hinna med att ta lite mer bilder än vad som annars är möjligt.

Kappsegling innebär – för jungmannen – framförallt att ständigt vara beredd på manövrer och framförallt trimning. Det innebär kanske att man skotar eller släcker på ett skot en bit. Man tänker kanske 15 centimeter – nej sju! Vi kallar det "nördtrimning".

Med trainees som dessutom är duktiga seglare blir det riktigt, riktigt kul! Nja, gårdarna där uppe är för tajta! Upp o överhala! Så sker det på sju röda sekunder att någon är däruppe och fixar det...

Från blåbär till erfarna sjömän

Som den med mycket bred marginal äldsta i besättningen på det här benet – i stort sett alla under trettio – är upplevelsen att vara



Temat för Crew Parade i Szczecin blev Pride då det sammanföll med Pride i Stockholm.

"omkörd" fantastisk. Kamrater "för om masten", i skansen alltså, som för några år sedan var "blåbär" har sedan sist hunnit bli mycket erfarna som sjömän – i råseglare...! Det är en av de "stora" sakerna med *Tre Kronor*. Vi har en "skola" som funkar precis som grundarna drömde om. Och kul har vi!

En helt annan etapp

Etappen Klaipeda – Szczecin blev en helt annan än den föregående. Lättare vindar och ett antal frontpassager som inte alls gav de önskade effekterna gynnade inte *Tre Kronor* kappseglingsmässigt. Startfältet skingrades snabbt då många av de stora fartygen valde betydligt nordligare kurser.

Passagen förbi det ryska territoriet utanför Kaliningrad innebar att ingen synlig punkt eller landmassa skulle passeras. Samma sak med mållinjen som endast var en inritad linje på kortet, alltså plottern. De faktorerna gjorde etappen mer abstrakt, åtminstone när man som jungman inte är direkt involverad i navigationen, taktiken och bedömningarna av meteorologin – vilket man ju själv är som fritidsseglare...

Personligen hade jag hoppats att våra trainees skulle få uppleva liite mer sjögång och lite mer "tryck i grejorna". Det kanske de fick göra senare, för de fortsatte till Rostock efter att jag hade mönstrat av i Szczecin.

Snöplig målgång

Lite snöpligt avblåstes den ursprungliga målgångstiden i förtid av tävlingsledningen – just när vi äntligen hade en lite kraftigare frontpassage på gång! Alla fartyg skulle helt enkelt inte hinna in i hamn enligt planeringen annars.

Vi hade många funderingar kring hur vi låg till. Det slutliga resultatet offentliggörs inte förrän precis innan prisutdelningen – vilken sker efter flera dagar i hamn. Vi kom fyra! Trots de lätta vindarna...



Vår befälhavare Leo Eckerman ser rätt nöjd ut vid starten.

Vi har all anledning att vara väldigt stolta. Bra taktik, rätt meteorologiska bedömningar, snabba och noggranna vändningar, nördtrimning. Allt detta ger de där avgörande minuterna i slutändan. Leo som nu har gjort sin första Tall Ships' Race-start som befälhavare kan sträcka på sig, en hel rad namnkunniga fartyg kom efter oss :-)



Segling med "Lillkronan" – Tre Kronors skeppsbåt. I bakgrunden skonaren Vega och Tre Kronor ankrade i Barösund.

The Tall Ships' Races 2017, Kotka – Åbo Cruise in Company



Midsommartema i Crew Parade – Ett vinnande koncept!

Vi vann Crew Parade i Åbo! Med midsommarstång, sill&potatis, små grodorna och snapsvisor tog vi gatorna och vann priset för bästa crew i hela Tall Ships' Race!

/TEXT BRIGGEN TRE KRONOR PÅ FACEBOOK
FOTO: SKEPPSKAMERAN



Gerda

– briggen från Gävle
som såldes till Finland

Briggen *Gerda* (ex *Gerda Gefle*)
permanent förtöjd i Porvoolma,
Raumo, Finland.

Foto: Hans Gunnar Øverengen



På 1950-talet bogserades gamla *Gerda*, Europas sista handelsbrigg, ut ur Gävles hamn, för att eldas upp och sänkas. Hon var byggd på Brodins varv i Gävle och sjösattes 1868. Försöken att bevara henne som ett musealt minnesmärke över segelfartygsepoken hade misslyckats.

Kanske just därför var glädjen extra stor och förväntningarna höga när nybygget *Gerda Gefle* gick av stapeln den 9 juli år 2000.

Träskeppsbyggande – en utdöende tradition?

År 1900 vägde det fortfarande jämnt mellan segel- och ångfartyg i Sverige, men segelskutorna försvann gradvis. Detsamma gällde kunnandet kring byggande av träfartyg. Ända in på 60-talet sjösattes mer än 20 meter långa fiskebåtar i landet, men nybyggnadsvarven försvann ett efter ett. När Svenska Kryssarklubben skulle bygga ett nytt skolfartyg i trä hittade de inget varv i Sverige med tillräcklig kunskap och erfarenhet för att kunna åta sig uppdraget. År 1981 levererades kuttern *Atlantica* i stället från Karstensens Skibsværft i Skagen, i Danmark. Samtidigt som byggandet av *Atlantica* var en pionjärgärning för traditionellt seglande verkade det som om en svensk varvsepok gått i graven.

Samtidigt hade vi grannar som seriöst och målmedvetet lyckats blåsa liv i gamla kunskaper. I nuvarande sjökvarteret i Mariehamn sjösattes en replika av galeasen *Albanus* redan 1988. Bara två år senare på-

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

började ålänningarna ett ännu större bygge – skonaren *Linden*, som idag har Helsingfors som hemmahamn.

I september 1995 sträcktes kölen till det som skulle bli en ny *Gerda*.

Gävle – slutet på en epok – början på en ny

Briggen *Gerda*, sjösatt 1868, blev till slut Europas enda bevarade handelsbrigg. Hennes siste skeppare såg till att hon kunde återvända till den hamn där hon en gång byggdes, för att vittna om gamla tiders segelsjöfart. Historien har beskrivits utförligt i böcker och i en artikel i *Briggenbladet* nr 2 år 2011. I korthet slutade sagan om den ursprungliga *Gerda* illa. Brist på såväl intresse som kunskaper och pengar ledde till att briggen förstördes.

Gävle är den stad i Sverige där det byggts flest segelfartyg. Att inte kunna förvalta sitt kulturarv bättre har upplevts som ett stort misslyckande av många i staden. Gävle var inte bara en stor varvsstad utan även en livaktig hamn. Längs Gavleån fanns tre kilometer kaj. Dussintals segelfartyg kunde

ligga här samtidigt. Det sista dråpslaget mot Gävle som sjöfartsstad kom så sent som 1992, när Aldersholmsbron byggdes, utan att göras öppningsbar för fartygstrafik. Genom detta tilltag blockerades en kilometer kaj och den bredaste delen av ån, där fartyg tidigare kunnat vända.

Det var därför en positiv överraskning för alla segelfartygsvänner när det i september 1995 meddelades att kölen sträckts till ett fartyg, som i allt väsentligt skulle bli en kopia av den gamla *Gerda*. Glädjen och förväntningarna var ännu större den 9 juli 2000 när briggen *Gerda Gefle* sjösattes, trots att champagneflaskan krossades först vid andra försöket och *Gerda* stretade emot på stapelbadden. Tre år senare sjösattes ostindiefararen *Götheborg*. År 2005 gick bojorten *Christine* och briggen *Tre Kronor* av stapeln. En ny epok hade inletts.

Ett tjärdoftande möte

Något år efter sjösättningen av den nya *Gerda* (egentligen *Gerda Gefle*) höll Sveriges Segelfartygsförening sitt årsmöte i Gävle. Självklart skulle vi alla ta oss ut till Gerdavarvet. Ombord på briggen gick vi ner i lastrummet som fortfarande var helt tomt. Det doftade tjära, linolja och terpentin. Skeppsbyggmästaren **Henri Ollikkala** berättade om varvet och bygget. Idén till en ny *Gerda* kom redan på 1980-talet, då metallordföranden Åke Holmgren föreslog bygget av en kopia, som ett sätt att lätta på Gävles dåliga samvete, samtidigt som det skulle

kunna ge sysselsättning åt arbetslösa. Det rådde dock full fart på arbetsmarknaden, så tidpunkten var fel vald. På 90-talet blev det lämpligt nog en lågkonjunktur som gjorde förslaget aktuellt igen. Genom insatser från hundratals personer och sponsorer skapades en organisation och varvet byggdes. En stödförening hade bildats redan 1993. Som mest hade den fler än 1 000 medlemmar. Det är naturligtvis omöjligt att namnge alla inblandade, men några viktiga namn är:

- **Egil Bergström** från Gamleby, som lett renoveringen av skonarna *Linnea* och *Vega*, ritade skrov och rigg till *Gerda*,
- **Åke Åberg** blev chef över Gerdavarvet,
- **Lars Södergren** raggade sponsorer och
- sjöfartshistorikern **Ingvar Henricson** var eldsjäl och inspiratör.

Under Henri Ollikkalas ledning deltog sammanlagt cirka 800 arbetslösa gävlebor i arbetet med att spika ihop den nya briggen. Seglen syddes senare som ett arbetsmarknadsprojekt i Söderhamn. Vi som var med i Gävle imponerades av entusiasmen och skalan i projektet. Under de år som senare följt har det också förekommit ett utbyte mellan *Gerda* och andra segelfartyg. Flera besättningsmän på *Tre Kronor* har också seglat på *Gerda*.

"Välkommen ombord!"

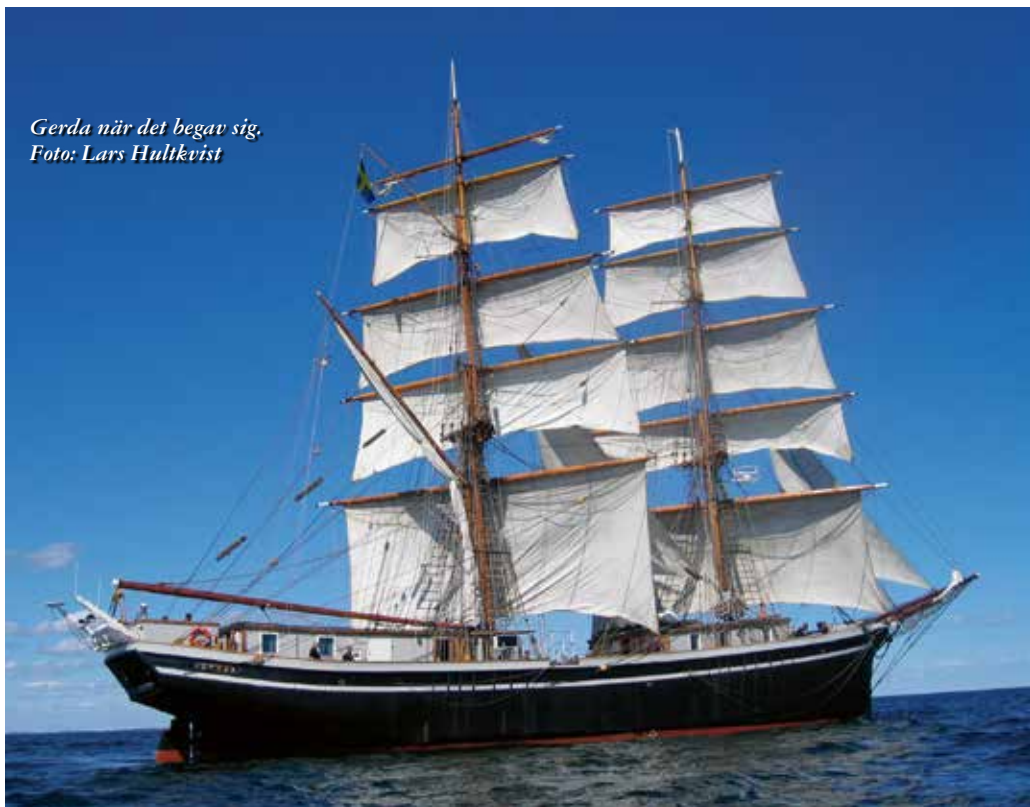
Gerda Gefle var med i Stockholm den 27 augusti 2005 då *Tre Kronor af Stockholm* sjösattes. Gävlebriggens riktiga jungfruseglats, med passagerare ombord, påbörjades dock först den 14 juli 2006. Då lämnade *Gerda* Gävle på väg mot Öregrund, Åland och Rostock. Skeppare var **Johan Falkenberg** och med ombord fanns även två sjömän som senare seglat på *Tre Kronor*, **August Jansson** som styrman, och **Alf Lind**, som blev vår kapten och rederichef. *Gerda* fortsatte sina seglatser i Östersjön.

Vi på *Tre Kronor* träffade henne bland annat under Almedalsveckan 2008, då vi tillsammans med *Linden* låg förtöjda i inre hamnen i Visby. Ombord på *Tre Kronor* hölls miljöseminarier. *Gerda* var där som seglande ambassadör för staden Gävle. En jättelik heliumfylld rosafärgad bock svävade över briggen, så att ingen skulle tvivla på vilken som var hennes hemmahamn. Cirka 6 000 personer, varav ett 30-tal riksdagsledamöter från alla partier, besökte *Gerda* i Visby. I augusti 2008 antog Gävle sin nya kommunslogan – "Välkommen ombord!". Kopplingen till briggen *Gerda* och Gävles roll som sjöfartsstad var given.

Orosmolnen hopar sig

Trots den positiva uppmärksamhet *Gerda* fick fanns det redan orosmoln vid horisonten. Briggens grundstötningar utanför Dalarö 2006 och på Bellonagrundet, nordväst Öregrund 2007, ledde inte till någon större negativ uppmärksamhet. Ansträngd

*Gerda när det begav sig.
Foto: Lars Hultkräst*



ekonomi hör till alla segelfartygs vardag, men i Gävle fanns även andra problem. *Gerda* fick aldrig någon värdig kajplats, utan tvingades ligga kvar vid varvet, långt från stadens centrum, vilket minskade möjligheten att bedriva verksamheter ombord. Det saknades en trovärdig långsiktig plan

för fartyget, och kommunikationen mellan Föreningen Briggen *Gerda* och kommunen fungerade inte alltid optimalt. Bristande segelfartygskunskande och personkonflikter ledde så småningom till en ohållbar situation. Samtidigt var det många som kände stor sympati både för briggen och dess verksamhet och försökte rädda den in i det sista. En del av de beslut som fattades är i efterhand svåra att förstå. År 2009 sköt Gävle kommun till en halv miljon till *Gerda*, men sa nej till motsvarande belopp året därpå. Vi talar då om en kommun som två år tidigare betalat ut mer än 200 000 kronor till den som kom med förslaget "Välkommen ombord!". Ombord på vad? var det många som frågade sig efter att *Gerda* lämnat staden.

En del av de beslut som fattades är i efterhand svåra att förstå. År 2009 sköt Gävle kommun till en halv miljon till *Gerda*, men sa nej till motsvarande belopp året därpå. Vi talar då om en kommun som två år tidigare betalat ut mer än 200 000 kronor till den som kom med förslaget "Välkommen ombord!". Ombord på vad? var det många som frågade sig efter att *Gerda* lämnat staden.

Bilar, fastigheter och varför inte en brigg?

Årets aprilskämt 2010 trodde nog en del att det var, när Föreningen Briggen *Gerda* just denna dag beslutade att själva lämna in en konkursansökan, trots att inga fordringsägare bankade på dörren. Ekonomin var förvisso usel, men många i Gävle var tveksamma till om alla möjligheter att rädda briggen verkligen prövats. Efter att beslutet fattats agerade konkursförvaltaren snabbt. Fartyget

såg dock ut att kunna räddas kvar i Gävle genom ett rådigt ingripande av två bil- och fastighetshandlare. Enligt uppgift köpte de *Gerda* för cirka en miljon kronor. De nya ägarna var **Bengt Olof "Ärlige Bengt" Andersson** från Hudiksvall och **Per-Olof "Perra" Erhardson** från Ljusdal. Den 2 juni berättade Perra för lokalnyheterna att "...jag ser i briggen *Gerda* en möjlighet att göra en god affär". Så blev det också. Mindre än två veckor senare rapporterades att *Gerda* nu skulle säljas vidare till Finland, för dubbla inköpspriset, om inget högre bud snart kom in. Efter att *Gerda* seglat iväg blev det dags för den driftiga duon att göra anspråk på Gerdavarvets virkesförråd och alla föremål som skänkts till föreningen, inklusive det fartygsporträtt av gamla *Gerda* som deponerats på Länsmuseet i Gävle.

Det är svårt att tänka sig att någon seglings- eller kulturintresserad person i framtiden kommer att köpa sin bil hos "Perra" eller "Ärlige" Bengt.

En sista glimt av Gerda

Den 22 juni siktade jag *Gerda* genom fönstret på Stockholms Sjömansläkarmottagning. Alf Lind och några andra från *Tre Kronor* hade fört ned henne från Gävle till Stockholm. Det här blev kanske *Gerda*s sista segling i svenska farvatten. På Beckholmen dockades briggen in för genomgång, innan kapten Hietanen tog över kommandot och förde *Gerda* till hennes nya hemmahamn – Helsingfors.

Finsk segling - Fregatti OY

I Helsingfors blev *Gerda* en av skutorna i **Ville Wäänänens** flotta av segelfartyg. ►



Skutorna vid Vedkajen i Helsingfors.
Foto: Hans-Gunnar Øverengen

Gerda – briggen från Gävle som såldes till Finland, fortsättning...

Företaget Fregatti OY startades i slutet av 80-talet och ägnade sig huvudsakligen åt dagturer med betalande gäster, som ofta var mer intresserade av det som serverades ombord än av själva seglingen. Rederiets fartyg var, förutom *Gerda*, den tremastade skonaren *Linden*, Borgå-galeasen *Ingeborg* samt ett par relativt nybyggda tvåmastade segelyachter, *Gallant* och *Kulkur*. Förutom mat och dryck bjöd Fregatti OY på en romantisk sjöupplevelse påminnande om den tid när "jolloin laivat olivat puuta ja miehet rautaa" - fartygen var byggda av trä och männen av järn.

Ombord på *Tre Kronor* var vi 2013 med om att *Gerda* under ett tag eskorterade oss ut från Helsingfors, då vi var på väg till Riga. *Gerda* gick för maskin och var fullastad med passagerare som ville se och fotografera alla segelfartyg som deltog i denna etapp i Tall Ships' Races.

Briggartikel med förhinder

När artikelserien "Briggar i Världen" påbörjades 2010, var tanken att redan i nästa nummer av *Briggen* skriva om vår kollega – briggen *Gerda*. Vad kunde vara lättare än att ta tåget upp till Gävle och tillbringa en eller ett par dagar med att segla och prata med besättningsmän och skutbyggare. Kontakter togs vid flera tillfällen. Men ett problem som uppstod relativt tidigt var att det fanns alldeles för mycket information och åsikter. Att ställa frågor var som att peta i en myrstack. En artikel om *Gerda* skulle innebära ett ställningstagande i en eller flera konflikter. Det blev en artikel om den ursprungliga *Gerda* 2011. Den skulle ha följts upp med ett Helsingforsbesök och en artikel om den nuvarande *Gerda*, men obesvarade mail och en känsla av att historien om briggen fortfarande var alltför kontroversiell ledde till att projektet rann ut i sanden. När jag nu åter

hade anledning att åka österut, kände jag mig nyfiken på vad som hänt med Gävles tidigare stolthet. Kanske skulle tiden räcka till för ett besök på *Gerda*.

Tidigt en kylig morgon 16 maj lämnar jag hotell Grand Marina på Skatudden. Utbildningen, i yrkesmedicin, arrangeras på ett hotell i västra delen av Helsingfors och jag tänker ta en långpromenad. Med gott om tid planerar jag att stanna till vid *Gerda*, för att se om det finns någon ombord. Det visar sig snart att inte bara briggen utan även den kaj hon legat vid är borta!

Var är Gerda?

I stället för en förtöjd råseglare finns där ett pariserhjul och ett stort träschabrak som ska föreställa ett utomhusbad. Var är *Gerda*? Ligger hon i Norra hamnen, eller ute i dockan på Sveaborg? Även tremastskonaren *Katbrina*, som tidigare legat i Kolerabassängen, vid saluhallen, är försvunnen. Helsingfors salutorg ser tomt och ödsligt ut när det inte längre är inramat av segelfartygsmaster.

I Västra hamnen, som var full av segelfartyg under Tall Ships' Races, syns mest gamla bogserbåtar och ett och annat ångfartyg. Strax utanför konferenshotellet vid Busholmskajen ligger det finska forskningsfartyget *Aranda*, som utfört miljö- och klimatstudier i Östersjön men även i Arktis och Antarktis – ett lämpligt blickfång, med tanke på den kurs som jag deltar i.

"Human Factors in Arctic Work"

Paradoxalt nog gör den globala uppvärmningen att det blivit viktigt att, som sjömansläkare, sätta sig in i förutsättningarna för arbete under extrem kyla. Både nordost- och nordvästpassagen öppnas upp mer och mer för kommersiell fartygstrafik och utvinningen av olja och gas flyttar allt längre norrut i Barents hav. Under kursen berättar föreläsare som Hannu Rintamäki, Kirsi Jussila, Mikko Härmä och Päivi Miilunpalo inspirerande om köldfysiologi, kläder för arbete i kyla, ljusrelaterade sömnstörningar och speciella krav på sjömän som arbetar i polarområden.

Vet inte riktigt vad det beror på – kanske alla finska namn – men efter ett par dagar i Helsingfors känns det som att vara mitt i en roman av Arto Paasilinna. Känslan förstärks när jag äntligen lyckas få telefonkontakt *Gerda*s redare Ville Wäänänen. Han har mycket att göra och kan inte träffa mig. I morgon ska han inviga en ny bastu. *Gerda* är såld till en man i staden Raumo (Rauma, på finska). Något telefonnummer eller adress till den nye ägaren har inte

Ville, men han berättar att planen är använda briggen som ett flytande hotell. Helt plötsligt känner jag att jag inte kan åka tillbaka till Sverige utan att först ha letat rätt på *Gerda*.

Segelskutorna vid vedkajen

Dagen efter går jag till Vedkajen, i Norra hamnen. Kanske Ville Wäänänen är ombord på någon av sina skutor? Vid kajen ligger en rad gaffelriggade segelskutor: tremastade skonarna *Linden*, *Svanbild* och *Jan Mayen*, galeaserna *Astrid*, *Ingeborg* och *Valborg*, samt jakten *Ingrid*. De flesta av skutorna håller på med en verksamhet liknande den som bedrivs av Fregatti Oy. En som är speciellt intressant för oss som seglar med *Tre Kronor*, är mässegelskonaren *Valfrid*, vars rigg är ritad av Allan Palmer.

Det går inte att hitta Ville Wäänänen, men längst ut på norra kajnocken ligger ytterligare en skuta – den tremastade skonaren *Katbrina*, från Raumo. En besättningsman berättar att redaren heter Riku Räsänen och att han äger ytterligare två skutor, som båda ligger i Poroholma, utanför Raumo – Borgå-galeasen *Marita* och briggen *Gerda*! Riku Räsänen svarar inte i telefon. Jag bestämmer mig för att åka till Raumo.

Poroholma – ett skärgårdsparadis

Tretton mil till Åbo och sedan ytterligare tolv i nordvästlig riktning till den gamla hamnstaden Raumo. Bilresan går snabbt och helt plötsligt befinner jag mig på Poroholmas turistanläggning. Här finns det mesta: En imponerande 1800-talsvilla med torn och snickarglädje, gästhamn, campingplats, husvagnar och husbilar, sandstrand, minigolf, restaurang, caféer och en liten affär. Området ligger idylliskt på en skogbeklädd udde. Den största attraktionen är nog ändå fartygen.

Det blir en déjà vu-upplevelse att återse den gamla borgågaleasen *Marita*, byggd 1947, som under så många år hade sin hemmahamn i Stockholm. Lars "Vargen" Nyman, som ägde skutan 1968-1991, berättar i telefon att hon fortfarande gick i fraktfart med ved, sand och grus, när han och



Gerda och Marita förtöjda i Poroholma. Foto: Hans-Gunnar Øverengen

några vänner köpte henne för att segla till Karibien. Så blev det nu inte. Vargen, som startade Tackel & Tåg, flyttade verksamheten till Ystad. *Marita* såldes till en förening i Borgå som seglade med henne tills de fick det dystra beskedet att en fullständig skrovrenovering skulle kosta fem miljoner kronor. Fartyget hamnade då i Poroholma, där hon används som blickfång och café, så länge skrovet håller.

Bredvid *Marita* finns en tom kajplats. Det är här tremastskonaren *Katbrina*, det av Riku Räsänsens tre segelfartyg som fortfarande är i aktiv tjänst, ligger då hon är hemma i Raumo.

Gerdas sista hamn?

Vid en flytbrygga längre ut i hamnen ligger så *Gerda*. Jag lyfter undan skylten "Ship Closed" och går ombord. Hantverkaren **Jari Gustafsson** håller på och tömmer fartygets däcksbysa, där det nu ska bli en bastu. Det här är den enda större förändring som är planerad. Jari visar runt. All inredning i kajuta, salong och skans behålls helt oförändrad. Ursprungliga planer på att tömma maskinrummet har skrinlagts. Huvudmaskinen – en Caterpillar på 550 Hp och hjälpmaskinen – en Bolinder, är i skick som nya och fartyget skulle när som helst kunna lämna kaj för egen maskin.

När jag åter går iland för att ta flera bilder, kommer en man åkande i en vit eldriven golfbil. **Tommi Toivonen**, som tar hand om det mesta i Poroholma, noterar mitt fartygsin-

tresse och ordnar direkt så jag får tillgång till en stuga över natten. Det passar bra. Jag har äntligen fått se *Gerda*, men väntar fortfarande på en möjlighet att tala med Riku Räsänen.

Världsarvsstaden Raumo

Raumo har idag cirka 40 000 invånare är fortfarande en sjöfartsstad, precis som då hon fick sina stadsrättigheter 17 maj 1442. Här finns hamn, varv och navigationsskola. Det är verkligen en stad med maritim prägel, den enda jag sett med en rondell där fyra kardinalmärken ska få bilister att avhålla sig från att köra tvärs igenom. Raumo och Gävle är vänorter och det fanns även under en tid en passagerarfärja som gick mellan städerna.

Den äldsta bebyggelsen, Gamla Raumo, ligger nu 1½ kilometer från vattnet, på grund av landhöjningen. Ungefär 600 byggnader, de allra flesta av trä, finns kvar. Gamla Raumo är ett av sju ställen i Finland som står med på UNESCOs världsarvslista. Speciellt intressant för den maritima intresserade är den magnifika skeppsredargården *Marela* och den betydligt enklare sjömansbostaden *Kirsti*. I Gamla Raumo finns också ett kompetenscentrum för trähusrenovering. Trästadens är verkligen en storslagen sevärdhet, men den som vill uppleva den i nuvarande skick bör passa på snart – ett planerat köpcenter strax intill, i strid med UNESCOs regler, gör att Gamla Raumo nu riskerar att förlora sin världsarvsstatus.

I Raumo har en före detta navigationsskola, krönt av en fyr lanternin, gjorts om till ett riktigt intressant och charmigt sjöfartsmuseum.

Här finns ett myller av fartygsporträtt, samt minnen både från sjöfart och skeppsbyggnad. Men det var inte för att gå på museum jag kommit till Raumo. Åter till Poroholma fick jag höra av Tommi Toivonen att Riku Räsänen varit där för två timmar sedan, men också att hans svarta jeep setts köra därifrån bara några minuter tidigare.

Aldrig för sent att ge upp

Det blev, den här gången, inget tillfälle att intervju vare sig Ville

Wäänänen eller Riku Räsänen, båda restauratörer och segelfartygsredare. Det hade varit intressant att höra om Villes tidigare erfarenheter av *Gerda* och Rikus planer och förväntningar inför framtiden. Poroholmas campingplats började nu fyllas upp av hundratals kvinnor som deltagit i ett motionslopp. Det är dags för mig att åka vidare, denna med ett besök på sjöfartsmuseet Forum Marinum i Åbo och sedan ta färjan hem till Stockholm.

Fler frågor än svar

Från färjan syns Åbolands skärgård glida förbi i skymningen. Jag tänker på de senaste dagarnas händelser. Om ett fartyg ska ligga vid kaj, verkar Poroholma vara ett utmärkt ställe, men jag märker att det finns en rad obesvarade frågor: Kommer *Gerda* någonsin att segla igen? Kan *Gerda* bli en gemensam länk mellan de båda vänorterna Gävle och Rauma? Kommer såren i Gävle efter två förlorade briggar att läka? Kommer det någonsin att byggas en tredje *Gerda*?

Kanske skulle briggen *Tre Kronor* någon gång kunna ordna seglingar mellan Gävle och Raumo. Det finns gott om sevärdheter i båda städerna och det är ingen risk att det skulle fattas samtalsämnen på resan.

Navigare necesse est

Det var bättre förr? Ju förr dess bättre! Kanske skulle någon gammal romare ha sammanfattat ovanstående mångordiga artikel med tre kärnfulla sentenser:

Navigare necesse est!

Gevalia die uno non aedificata est!

Ceterum censeo pontem Aldersholmi esse delendum!

/Att segla är nödvändigt!

/Gävle byggdes inte på en dag!

/För övrigt anser jag att Aldersholmsbron borde förstöras! ■

/HANS GUNNAR ØVERENG



Skeppsredargården Marela i Poroholma. Foto: Hans-Gunnar Øverengen

BERÖMDA SPÖKSKEPP

Del 2, Mystiska försvinnanden

av Sten Niklasson 2017

Den Flygande Holländaren är möjligen det mest kända, men långt ifrån det enda spökskeppet i den maritima historien, i varje fall om man vidgar definitionen av spökskepp till att omfatta inte endast fiktiva, drömlika uppenbarelser, utan också högst verkliga fartyg, vilkas besättning försvunnit eller dött under oklara omständigheter.

Ar 1775 hittades ett engelskt handelsfartyg vid namn *Octavius* drivande utanför Grönlands kust. Ombord på *Octavius* återfanns besättningens djupfrysta kroppar. I loggbokens sista anteckning hade kaptenen 13 år tidigare noterat att man avsåg att försöka hitta den mytomspunna Nordväst-passagen på hemväg från Kina. Denna passage, som förbinder Stilla Havet och Atlanten norr om det nordamerikanska fastlandet, hade ingen tidigare lyckats finna. Det besättningen på *Octavius* misslyckats med gjorde fartyget på egen hand. Hon hade drivit i packisen under ett drygt decennium och till slut genomfört passagen och nått Atlanten.

Fler märkliga försvinnanden

År 1881 påträffade den amerikanska barken *Ellen Austin* till havs en skonare i gott skick som saknade besättning. Barkens kapten uppdrog åt en bärgarbesättning att segla skonaren i hamn och höll för säkerhets skull sitt eget fartyg inom synhåll. Ett mindre oväder med hård vind och regnbyar skilde tillfälligt de två fartygen åt, men inom kort återfann den amerikanska barken sin pris. Men märkligt nog hade nu också bärgarbesättningen försvunnit, trots att skonaren var i bästa skick. Det hela var ett mysterium, och det blev svårt att få frivilliga att ställa upp och ersätta två försvunna besättningar. Löften om riklig bärgarlön gav emellertid resultat. När den tredje besättningen kommit ombord på skonaren blev det oväder

igen. Skonaren försvann utom synhåll, och ingen har därefter hört av vare sig henne eller besättningen.

Drivande spökrak

Haverier och skeppsbrott var vanliga under de seglande fartygens tid. Bristande manöverförmåga, navigationsproblem och konstruktionsbrister ledde till att många av dessa skepp blev dömda att redlöst driva runt på haven som vrak utan vare sig ljus eller mistlur. De var i själva verket ett slags flytande grund som inte utmärktes på några sjökort. Vid skiftet mellan 1800- och 1900-tal rapporterades varje år cirka 200 drivande vrak, alla livsfarliga hinder för övrig sjöfart. Många av dessa vrak kunde utan besättning tillryggelägga avsevärda distanser under lång tid.

Den amerikanska skonaren *W. L. White* övergavs 1888 under en stormby i Delaware Bay. Under elva månader siktades hon av ett drygt 40-tal fartyg, av vilka några bordade henne efter att ha noterat att besättningen, innan den lämnade skeppet, som nödsignal hissat hennes flagga upp och ner. Ingen kunde fastställa vad som hänt manskapet. Skonaren strandade slutligen på ön Lewis i Hebriderna efter att ha drivit mer än femtusen sjömil.

En annan amerikansk skonare, *Fanny E. Wolsten*, övergavs tre år senare utanför Cape Hatteras i North Carolina. Vraket fördes iväg av Golfströmmen och många misslyckade försök gjordes att sänka henne. Efter

fyra år och efter att ha drivit minst tiotusen sjömil siktades hon utanför den amerikanska östkusten och sjönk märkligt nog nära den plats där hon en gång övergivits.

Infruset vrak

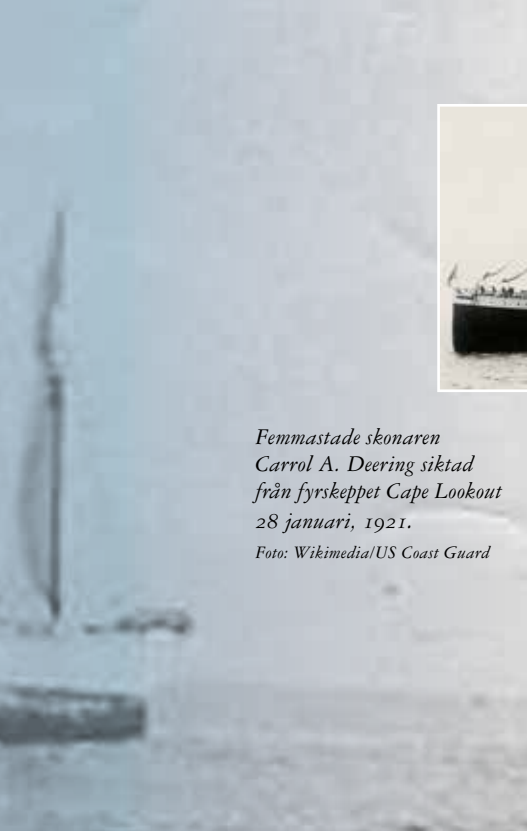
I Arktis hände det inte sällan att valfångare och fiskefartyg kolliderade med is, tog in vatten och ansågs förlorade. I några dokumenterade fall hamnade fartygen på isberg som välte runt så att skeppen hamnade långt ovanför vattenytan och där kläddes in med is som en slags överjordiska relikter. År 1893 fick fiskeflottan vid Grand Banks se en skonare med det passande namnet *Albion* flyta förbi uppe på ett isberg långt ovanför fiskefartygens egna masttoppar.

Bara katten kvar

I gryningen en vintermorgon 1921 upptäckte kustbevakningsmän från fyren Cape Hatteras till sin häpnad en femmastad skonare med namnet *Carroll A. Deering* stående under fulla segel med fören uppkörd på en sandrev i närheten. Vädret var gott. Ingen storm hade drabbat området. Inga nödsignaler hade siktats. När fartyget bordades, befanns besättningen vara försvunnen. Det enda liv som hittades ombord var en katt. Kojerna var bäddade, tallrikar med matrester stod på bordet i skansen, och grytorna på spisen var fulla. På däck var alla fall och skot ordentligt belagda och ändarna pryddligt uppskjutna på nagelbänkarna. Allt föreföll vara i god ordning. En noggrann undersökning som involverade flera officiella organ lyckades inte bringa någon klarhet i besättningens öde.

Drivande i isen

SS Baychimo var ett stålfartyg om 1300 dwt, byggd på Lindholmens varv i Göteborg.



Femmastade skonaren
Carrol A. Deering siktad
från fyrskeppet Cape Lookout
28 januari, 1921.

Foto: Wikimedia/US Coast Guard



SS Valencia år 1900.

gerare och 56 besättningsmän ombord. På morgonen påföljande dag försämrades vädret med hård sydöstlig vind och dålig sikt. Ur stånd att ta solhöjden, tvingades befälet navigera med hjälp av död räkning. Strax före midnatt den 22 januari gick *Valencia* hårt på grund nära Pachena Point på Vancouver Islands sydvästra kust, bara femtio meter från stranden. I den följande förvirringen firades sex av de sju livbåtarna mot befälhavarens order. Tre välte eller slogs sönder innan de nått vattnet, varvid samtliga ombord försvann i den upprörda sjön. Två av de återstående var överfulla och kapsejsade,

och ytterligare en försvann utan spår. 136 personer förlorade livet, bland dem samtliga kvinnor och barn. Fem månader efter förlisningen uppgav sig en fiskare ha sett en livbåt med åtta skelett i en närbelägen grotta. Den expedition som skickades ut för att undersöka uppgiften lyckades emellertid inte hitta platsen. Under de närmast följande åren rapporterades flera gånger en spöklik uppenbarelse, som liknade *Valencia* ha siktats till havs. År 1933, tjugosju år efter katastrofen, hittades livbåt nummer fem från *Valencia* flytande i gott skick i Barclaysundet. Egendomligt nog var originalmålningen praktiskt taget intakt. Livbåtens namnskylt är utställd i British Columbias sjöfartsmuseum.

Mysterium eller skröna?

I februari 1948 uppfattade två amerikanska fartyg i Malackasundet desperata nödsignaler från det holländska handelsfartyget *Ourang Medan*. Signalisten uppgav att kaptenen och hela den övriga besättningen dött. Efter att ha sänt ett antal obegripliga meddelanden, avslutade han sändningen med orden "Jag dör!" När *Ourang Medan* genomsköts av manskap från ett annat fartyg, återfanns hela hennes besättning död på däck med gapande munnar och blottade tän-



Ourang Medan.

der som i skräck. Ingen hade några synliga skador, och ingen dödsorsak kunde fastställas. Innan *Ourang Medan* kunde bogseras i hamn, exploderade hon och sjönk. Mysteriet gav upphov till en rad teorier om vad som hänt. Bortsett från de sedvanliga fantasifulla påståendena om attacker från UFOs och liknande, bär hypotesen att fartyget transporterat gas eller andra farliga kemiska substanser, som i kontakt med havsvatten reagerat och avgivit dödligt giftiga ångor, viss trovärdighet. Detsamma gäller antagandet att en pyrande eld i fartygets inre gett upphov till kolmonoxidförgiftning hos besättningen och så småningom lett till explosionen. Flera journalister och författare som undersökt historien har emellertid rapporterat att de misslyckats med att hitta registeruppgifter om *Ourang Medan*. Inte heller finns händelsen belagd i Lloyd's Shipping Register.

Försvunna besättningar

I gryningen den 3 oktober 1955 lämnade motorjakten *Joyita* om 70 tons dräktighet hamnen i Apia på Västra Samoa med destination Tokelauöarna. Trettiosju dagar senare påträffades fartyget drivande i närheten av Fijiöarna. Av de tjugofem ombordvarande fanns inte ett spår. Förråden var tömda och samtliga navigationsinstrument, pengar samt loggboken var borta. I

M/Y Joyita, 1955.



ett av skåpen hittades en skalpell, ett stetoskop samt några blodfläckade bandage. *Joyita* hade byggts 1931 i Los Angeles på beställning av en rik filmproducent. Under andra världskriget hade hon hyrts in av den amerikanska flottan som patrullbåt. Efter kriget köptes hon av en före detta officer i Royal Navy, "Dusty" Miller, som använde henne för att frakta kopra mellan öarna i Polynisien. Som vanligt när det gäller fartyg som hittas utan besättning, fylldes snart tidningarna av vilda spekulationer. En av dem gick ut på att *Joyita* rammats av ett japanskt fiskefartyg som plundrat henne, mördat besättningen och kastat kropparna överbord. Klarhet har aldrig vunnits.

Den 8 januari 2003 påträffades det Taiwanregistrerade fiskefartyget *High Aim 6* med maskinen igång cirka 80 sjömil öster om

Rowley Shoals utanför Australiens kust. Besättningen var försvunnen utan spår. Inga tecken på strid eller nödsituation upptäcktes. Fartyget hade betryggande förråd av bränsle och matvaror. Misstanken att hon transporterat illegala immigranter förkastades snabbt när lastrummet öppnades. Det var fullt av ruttnande fisk. *High Aim 6* bogserades till

SS Baychimo i packisen.

Hon förvärvades av Hudson Bay Company 1921 och användes i handeln med skinn och pälsverk från inuitbyarna längs Victoria Islands kust i Canada. I oktober 1931 fastnade *Baychimo* i Arktis packis. Femton man ur besättningen inrättade sig i ett provisoriskt träskjul på isen för att undvika att följa med i djupet, om fartyget skulle skruvas sönder, och för att vara beredda att borda, om fartyget tvärtom skulle komma loss. Efter en snöstorm den 24 november upptäckte besättningen att *Baychimo* försvunnit. Hon troddes ha brutits sönder i stormen och sjunkit. Ett par dagar senare berättade en säljägare att han påträffat fartyget sjuttio kilometer bort. Besättningen lyckades hitta henne och tömde lastrummet på de mest värdefulla skinnerna. Fartyget ansågs dömt att gå under och övergavs. Hon förblev emellertid flytande och siktades flera gånger under de närmast följande fyrtio åren utan att kunna bärgas. År 2006 inledde delstatsregeringen i Alaska ett försök att lokalisera *Baychimo*. Än har hon inte hittats.

Livbåtar blev dödsfällor

Den 20 januari 1906 avseglade passagerarångaren *SS Valencia* från San Francisco med destination Seattle. Hon hade 108 passa-

Berömda spökskepp, fortsättning...

Broome. Polisundersökningen ledde inte till någon klarhet om vad som hänt besättningen. En omfattande spaningsinsats till havs genomfördes. Inga spår hittades.

Ägaren åkte hem...

Den 24 augusti 2006 upptäckte den italienska kustbevakningen en drivande tvåmastad lustjakt utanför Sardinien. Jakten saknade besättning. Den bordades och styrdes bort från de grunda vattnen i närheten. Ombord hittades en halvåttio miltid med egyptisk mat, franska sjökort över farvattnen utanför Nordafrika, en mängd kläder av europeiskt snitt samt Luxemburgs nationsflagga. Det enda som identifierade fartyget var en träskylt med namnet *Bel Amica*, vilket föreföll vara en felstavning. På modern italienska borde hon hetat *Bell'Amica*. Mysteriet med den försvunna besättningen blev inte mindre när lustjaktens ägare identifierats. Han hette Franc Rouayrux och var medborgare i Luxemburg.



Otroligt nog hävdade denne att han lämnat fartyget på öppet vatten utan tillsyn för att åka hem och ta hand om ett brådskande ärende. Han kunde inte förklara vad som hänt resten av besättningen.

Modernt mysterium

Den 15 april 2007 lämnade 12-meterskatamaranen *Kaz II* marinan i Airlie Beach i Queensland för att segla runt norra delen av Australien till den västra. Tre dagar senare siktades båten av en helikopter, drivande i närheten av Stora Barriärrevet. När hon bordades av kustbevakningen, saknades den tre man starka besättningen. Omständigheterna beskrevs som "egendomliga". En laptopdator var påslagen, motorn var igång, bordet var dukat och maten varm. Fiskeliner låg ute. Alla navigationssystem, inklusive radio och GPS fungerade och nödutrustningen var komplett och stuvad. Seglen var satta, ore-vade och skotade för undanvind. Inga skador fanns på skrovet. Det enda som var onor-

Sten Niklasson

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



MV Lyubov Orlova vid Petermann Island.

malt var att förseglet hade skörats, trots att vinden var svag. Besättningens öde förblev okänt.

Skeppet som skulle skrotas

Kryssningsfartyget *Lyubov Orlova* på 1 400 ton döptes vid sjösättningen 1976 efter en berömd rysk filmskådespelerska. Fartyget var särskilt isförstärkt för att klara förhållandena i polarområdena och chartrades av företag som arrangerade expeditioner och så kallade äventyrsresor. I september 2010 togs *Orlova* i beslag av myndigheterna i St John's i Newfoundland. Företaget som chartrat henne hade en stor fordran på ägaren i Vladivostok till följd av en kryssning som ställts in på grund av brister i fartyget. De 51 medlemmarna i besättningen hade inte fått ut någon lön på ett halvår. Kommunikationen med ägaren var komplicerad och efter två år i hamn såldes *Orlova* för skrotning i Dominikanska Republiken.

Eftersom hon efter lång tid utan tillsyn och underhåll inte kunde gå för egen maskin, hade en högsjögogserare kontrakterats för hennes, som alla trodde, sista resa. Bara något dygn efter avfärden i januari 2013 brast emellertid bogserkabeln i hårt väder, och bogserarens besättning lyckades i den höga sjön inte fästa en ny.

Flera bärgningsförsök

Det tomma spökskeppet drev nordöstut och ledde till högsta beredskap på olje- och gasplattformarna vid Kanadas kust. Ett supplyfartyg lyckades till slut återta kontrollen över *Orlova* och överlämnade ansvaret för henne till ett fartyg tillhörigt den kanadensiska transportmyndigheten. När hon bogserats så långt ut till havs att hon inte längre utgjorde något hot mot borrhuggarna, "brast" bogser-trossen, och *Orlova* lämnades märkligen nog vind för våg. Kanadas transportmyndighet förklarade i ett pressmeddelande att man inte avsåg att försöka bärga henne, och att fartygets ägare nu var ansvariga för hennes vidare öde. Myndigheten vägrade kommentera huruvida bogserkabeln brustit genom olyckshändelse eller avsiktligt lagts av.

I Irland insåg kustbevakningen att den nordatlantiska strömmen och de västliga vindarna skulle kunna driva det över 100 meter långa skeppet mot den irländska kusten, vilket utgjorde en fara för sjöfart och miljö. Men att hitta *Orlova* visade sig vara lättare sagt än

gjort. Hennes AIS (Automatic Identification System) var avstängt, och spårning med hjälp av satellitkameror försvårades av det oftast molniga vädret över Nordatlanten i februari.

I Antwerpen hade ett bärgningsföretag snabbt upp nyheten om det drivande spökskeppet. Om man lyckades bärga fartyget på internationellt vatten, menade sig företaget kunna hävda äganderätt och självt sälja det som skrot för ett betydande belopp. Den 12 februari gav man sig av på jakt efter *Orlova*, men något dygn innan det beräknade sökområdet nåddes, havererade en av bärgningsfartygets två maskiner, och man tvangs återvända till Belgien.

Ett verkligt spökskepp?

Den irländska kustbevakningen hade nu fått hjälp av ett annat satellitsystem, kallat SAR (Synthetic Aperture Radar), som används för att mäta jordytans topografi. Systemet kan spåra också små föremål som fartyg och hindras inte av moln. Resultaten av spaningen efter *Orlova* blev emellertid magra. Flertalet fartyg på satellitbilderna visade sig till skillnad från *Orlova* ha aktiverade AIS-system.

Den 23 februari uppfångade den irländska kustbevakningen en nödsignal från en så kallad EPIRB (Emergency Position-Indicating Radio Beacon), som utlöses i vatten när ett fartyg eller någon av dess livbåtar sjunker. Signalen kom från *Orlova* och tolkades först som tecken på att hon faktiskt gått till botten. Spaningarna avbröts. Men två veckor senare kom en andra nödsignal från *Orlova*. Alltså kunde hon fortfarande flyta. Sökandet återupptogs, nu med hjälp av positionsangivelser från de två nödsändarna. Helikoptrar spanade av området, men alla siktade fartyg svarade på radioanrop, också en spansk fisketrålare som fiskade på förbudet vatten och därför hade stängt av sitt AIS-system.

Av *Lyubov Orlova* har, när detta skrivs, fortfarande inte hittats ett spår. Det som talat emot att hon sjunkit är att samtliga hennes sex livbåtar var utrustade med EPIRB-sändare, men bara två har utlösts. Dessutom hade hon inför sin sista resa försetts med extra flytkraft för att kunna motstå hårt väder under bogsering. Mysteriet kvarstår. ■

/STEN NIKLASSON

I NÄSTA NUMMER:

Spökskeppet framför andra - *Mary Celeste*

Kolla Briggenfilm på nätet

Mängder av kul Briggenfilmer finns att finna på nätet! Både på Briggens egen hemsida och på Facebook-sidan publiceras nya filmer löpande. Bland de senaste finns: "Maten ombord – intervju med kocken Kalle på Tre Kronor af Stockholm", filmat av Cheyenne Olander och Björn Falkevik på SocialVideo Production. Deras filmer och många andra finns också på Youtube.

/PER BJÖRKDAHL



Succé igen för *Tre Kronor af Stockholm* som för åttonde året i rad har varit huvudnumret i den årliga festivalen White Nights och avslutningen Scarlet Sails.

För första gången har vi nu en bild på *Tre Kronor* under evenemanget som är tagen av en medlem. Ingvar o Sanna Jansson passade på att besöka Sankt Petersburg över Midsommar. Ingvar berättar att det inte var någon slump – deras dotter Amanda Jansson jobbade ombord som matros under evenemanget. ■

/PER BJÖRKDAHL

Vad händer på Östra Brobänken?

Du som har besökt Skeppsholmen på sistone har kanske märkt att Fastighetsverket arbetar med kajen på Östra Brobänken, precis där *Tre Kronor* låg förtöjd under under utrustningen 2006 - 2007.

Under renoveringsarbetena fann man vrakdelar från ett gammalt fartyg och Sjöhistoriska museet larmades. Museets dykande arkeolog Jim Hansson berättar att vraket troligen rör sig om *Scepter* – Gustaf II Adolfs flaggskepp. Läs mer på: <http://marin-arkeobloggen.sjohistoriska.se>. ■

/PER BJÖRKDAHL

Följ Briggen på Facebook

Briggen Tre Kronors egen Facebook-grupp rapporterar löpande. Här är några av de senaste inläggen:

Rapport Norrlandsturen 2017

Nu är vi tillbaka i Stockholms skärgård. Igår tog vi farväl av ännu ett gäng härliga ungdomar, grupp 2 från St Botvids gymnasium. Eleverna mönstrade på i Hudiksvall, därefter seglade vi till Gävle och efter det stannade vi en natt i Öregrund för att vänta ut besvärlig sjö och hård vind. Dagen därpå begav vi oss mot Åland för kaptensbyte, sjön hade lagt sig något, det var fin vind och vi gled in genom Ålands skärgård i 10knop. Väl i Mariehamn fanns tid för besök på Mariehamns sjöfartsmuseum. En rundtur ombord på Pommern hann vi också med, plötsligt blev *Tre Kronor* ett väldigt litet fartyg. Efter två nätter i Mariehamn tog vi oss med fartfylld segling över till Stockholms skärgård, en natt tillbringades på Lådna Låren och avslutningsvis gick vi in till Stavnäs vinterhamn där eleverna mönstrade av och besättningen laddade om. Nu är vi taggade för Örn&Säll!



Intendentens rapport, Norrlandsturen 2017

Nu är vi i Örnsköldsvik. Ungdomar från St Botvids gymnasium har varit med oss i snart en vecka och deras törn börjar nå sitt slut. Vi lämnade Stockholm i måndags, med fina vindar brände vi upp i slör. I bara farten sladdade vi förbi Örnsköldsvik och hamnade vid Norrbyskär över natten, följt av en natt på Ulvön.

Briggenbladet presenterar:
Elvira Koman, intendent

Hon är uppvuxen ombord!

Elvira gick i småskolan när hennes pappa Korhan började som skeppstimmerman på bygget av det som då kallades Stockholmsbriggen. Några år senare blev han projektets skeppssbyggmästare.

Elvira har alltså vuxit upp med fartyget som sedan sjösättningen år 2007 heter *Tre Kronor af Stockholm*. Och inte nog med det. Familjen Koman bodde ombord på skonaren *Hulda*, i Drottningholm, när Elvira växte upp.

– Vi brukade segla ut med *Hulda* på somrarna, berättar Elvira, under en paus ombord på briggen.

– De flesta av mina klasskamrater bodde i fina hus och hade rätt så gott om pengar. En gång var det en som skulle slänga bort en liten katamaran, de hade väl tröttnat på den. Så jag fick den, bogserade hem den med gumribåten och seglade med den mycket!

Segling till Turkiet

När Elvira var 16 år skulle *Hulda* seglas ner till Turkiet i ett EU-konstprojekt. Elviras farfar var en känd skulptör, Ilhan Koman, och *Hulda* skulle seglas till en rad olika hamnar på väg till Istanbul, och ha utställningar av



*På väg till
Turkiet 2009.*

Ilhans skulpturer i varje hamn. Elvira gick första året i gymnasiet och seglade med en månad och pluggade på distans, var hemma en månad och seglade igen nästa månad... och så vidare.

– *Hulda* har sin hemmahamn i Bodrum, Turkiet nu, men min farbror som har hand om henne är ingen båtmänniska i grunden riktigt, så jag har startat ett litet "Hulda Rescue Team". Med kompisar, bland annat från briggen, åker vi ner till Turkiet minst en gång om året och jobbar med underhåll, men vi har det också väldigt härligt, ankrar på grekiska små öar, besöker små tavernor på kvällarna. Min farbror kanske inte kan segling och fartyg som pappa, men att hitta den bäst grillade bläckfisken eller välja rätt ö för bästa ostarna, det är han en hejare på.

– Vi har till och med varit med och seglat i Bodrum Cup, en riktig kappsegling. Det var Allan, Leo, Josef Huld, Martin och flera andra från briggen. Och vi vann vår klass! *Hulda* var förstås den enda båten i sin klass...



*Hulda riggas
på i Bodrum
2015, i 34
graders värme
och sol...*



*Hulda 1993. Elviras mamma syr storsegel.
Systarna Elvira och Ronja gottar sig i segelbavet.
Samma segel används än idag.*

Elvira har varit intendent ombord i sex säsonger nu. Det innebär att hon har ansvar för allt under däck, schema för köks- och disk- och städjobb, hyttfördelning, ansvar för gästerna med avprickning, inköp och försäljning i baren av drycker, souvenirer och medlemskap, redovisning av kassan till kontoret iland, och mycket mer.

Mycket socialt ansvar

– Vid längre seglingar, och särskilt när vi har elever ombord, blir det mycket socialt ansvar också, säger Elvira. Det gillar jag. En del elever kan vara lite kaxiga i början. Då är



*Så här såg det ut
i Pålsundet 1964.
Idag – 53 år senare finns
nästan lika många klassiska
träbåtar i Heleneborgs Båtklubb.
En unik båtklubb som dessutom
är den första och enda
med Blå Flagg.*

Pålsundets unika miljö hotas!

Ytterligare en unik och känslig maritim miljö hotas – den här gången av betong. Trafikkontoret har utrett lösningar för ny cykelbana – som i sig är en lovvärd åtgärd, och påstår nu att det är en akut rasrisk i slänten. Hur akut den är kan frågas om då man tillåter 25 ton tunga ekipage i 50 km/h längs vägen.

Den utredda lösningen från Trafikkontorets sida är att ta bort samtliga träd efter sundets södra strand och bygga en kaj i betong som stålspontas, utan att göra en ny detaljplan med ordentlig miljökonsekvensutredning. Den detaljplan som beslutsförslaget stöder sig på inkluderar inga förändringar i vattenlinjen. Skönhetsrådet ifrågasätter att man inte har tagit fram ett ordentligt beslutsunderlag med flera möjliga åtgärder. Kort sagt – man föreslår ett beslut utan att ta vare sig miljö eller kultur i beaktande, baserat på en utredning som man inte gör offentlig.

Pålsundet har sitt namn från sin gamla funktion som tullhamn in till Stockholm, man satte pålar för att blockera trafiken in, och öppnade för passage med kättingar som sänktes när tullen var betald. Pålsundet har sett likadant ut i över hundra år, en hamn för småbåtar med bryggor pålade framför naturliga strandkanter med stora pilträd. Med det förslag på ändringar i vattenlinjen som nu ligger kommer den unika miljön i parken och sundet att förändras till en hård miljö där betong är det dominerande elementet mot vattnet. Sedan 1919 har Heleneborgs Båtklubb hyrt hamnen och mark på Långholmen för vinterupplag. År 2009 tilldelades klubben Blå Flagg som bevis för sitt miljöarbete – som första och fortfarande enda båtklubb i Sverige.

Stöd gärna klubbens arbete för att bevara en unik maritim miljö i upproppet på www.palsundet.com. ■ /MAGNUS STRÖM

det bra om seglingen börjar med lite tuffare väder, så de förstår vikten av att göra rätt, hjälpa till och följa de regler som gäller.

När seglingssäsongen är över reser Elvira "hem" till Göteborg där hon har pluggat i flera år nu. Först ett år på konstskola, sedan tre år på Chalmers. Hon har tagit en kandidatexamen som arkitekt, så nu gäller det att hitta en praktikplats.

– Rita hus eller arbeta med stadsplanering, det är nog det jag vill ägna mej åt, säger hon.

Snowboard och surfing

Sen har hon förstås andra intressen också. Åka snowboard, spela fotboll, resa, spela gitarr, surfa...

– Att surfa är jag nybörjare på, men det är fantastiskt, säger Elvira. Det vill säga, man paddlar som paddlar för att komma ut och det är jobbigt som bara den och man blir helt slut i armarna, och sen kommer man upp på en våg och surfar i några sekunder! Och då vill man göra om det igen, konstigt nog.

Som intendent hinner Elvira inte vara med uppe på däck så mycket. Det är lite synd, för egentligen är det ju seglandet och jobbet på däck hon gillar allra mest. Även kaptenen ombord, Allan Palmer, skulle vilja se henne ovan däck mer.

– Ja, Elvira är en jädrans skicklig sjöman, säger Allan. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Grundkunskaper 5

Revengegrundet är en röd och svart kassunfyr strax SO om Sandhamn i inseglingsleden till Stockholm. Fyren är placerad på ett grund med 6,5 meters djup. När fyren byggdes 1961 ersatte den en boj på samma plats och samtidigt släcktes den närliggande Grönskärs fyr – även kallad Östersjöns drottning.

Revengegrundet har fått sitt namn av det brittiska fartyget *HMS Revenge* som "upptäckte" grundet sommaren 1862. Fartyget var ett toppmodernt krigsfartyg byggt bara tre år innan grundstötningen. *HMS Revenge* var ett "2nd rate ship of the line, screw" som översatt betyder att det var ett tvådäckat linjeskepp försett med ångmaskin och propellerdrift. Det var dock byggt i trä och fullriggat med den tidens modernaste rigg. Det riktigt märkliga var vad fartyget hade att göra i Stockholms ytterskärgård. Det var nämligen flagskepp för Rear-Admiral Robert Smart i Royal Navys "Channel Squadron".

Huvuddelen av "Channel fleet" där *Revenge* ingick fick den 15:e juli order om en expedition i Östersjön. Dagen efter lämnade fartygen Spithead och gick mot Stockholm och därefter Riga och Köpenhamn. Exakt när *Revenge* gick på grundet vet vi inte men väl tillbaka i Portsmouth dockade man där den 1 oktober. Det konstaterades att skadorna var lindriga, den aktersta delen av slitkölen var bortsliten och ersattes. Fartyget var i tjänst till 1870 och högs slutligen upp 1923. ■

/PER BJÖRKDAHL

HMS Revenge





Bli volontär – du också!



På föreningens senaste "Briggmåndag" den nionde september berättade Josef Huld, suppleant i föreningsstyrelsen om sin volontärinsats med "De gula båtarna" nere i Grekland härom året. Både den insatsen och själva föredraget är volontärinsatser – frivilligjobb. Ansvarig för Briggmåndagarnas program är Amanda Högden – en annan volontärinsats. Medlemmar i Öppet-skeppgruppen serverar soppa, mackor och fika på Briggmåndagarna – även det en volontärinsats.

FOTO: BJÖRN FALKEVIK / SOCIALVIDEO PRODUCTION

Du som läser Briggenbladet är med största sannolikhet medlem i Föreningen Briggen Tre Kronor. Kanske nybliven sådan eller så har du varit med några år, rentav sedan byggtiden. Eller så har du fått ett Briggenblad vid ett besök ombord i någon hamn, på båtmässan eller "hemma" vid Kolskjulskajen.

Som medlem är du med och möjliggör verksamheten runt vårt fartyg briggen *Tre Kronor af Stockholm*. Föreningen skapar bland annat möjlighet att finansiera seglingar med ungdomar under sommaren samt utbildningsplatser för befälselever ombord. Det görs delvis med hjälp av medlemsavgifterna men framförallt genom att föreningen kan söka anslag ur olika fonder och stiftelser.

Förutom detta jobbar en del av medlemmarna som volontärer – frivilliga – i ett antal större och mindre grupper. Om du har lite tid över och känner för att engagera dig aktivt är du mer än välkommen! I de flesta fall krävs inga som helst förkunskaper, bara att du tycker det skulle vara kul att göra en insats, stor som liten. På köpet kan du få nya och intressanta vänner!

Öppet skepp

Är vår guidegrupp som visar fartyget när det är i hemmahamn under lågsäsongen.

Gruppen sköter också "ruljangsen" på våra "Briggmåndagar" och andra evenemang som till exempel båtmässan i Stockholm. Om till exempel en båtklubb önskar ett fö-

redrag om "Briggen" ställer "Öppet skepp-gänget" upp och ordnar det. Man behöver inte alls vara expert för att komma med i gruppen, de har nämligen tagit fram ett utmärkt studiematerial!

Öppet-skeppgruppen vill gärna få förstärkning nu direkt! Hör av dig till Gunnar Lund: gunnar.lund@briggentrekronor.se.

Rigg- och underhållsgruppen

Arbetar med underhåll och tillverkar riggdelar med mera. Gruppen har stor erfarenhet när det gäller traditionella sjömansarbeten. Håller till i vår välutrustade riggverkstad på Kastellholmen.

Kontaktpersoner är: Sven Erik Eriksson, sven-erik.eriksson@briggentrekronor.se och Bengt-Arne Dagnell, ba.dagnell@briggentrekronor.se

Briggenbladet

Även Briggenbladets redaktion välkomnar volontärer. Helst med erfarenhet från media eller kanske som lite praktik under journalistutbildningen. Kontakt: per.bjorkdahl@briggentrekronor.se.

Jungmansgruppen

Den största gruppen är de volontärer som seglar i besättningen. Dessa mönstrar på som jungmän, de som är mer erfarna kallas befarna jungmän. För att kunna deltaga ställs vissa krav, bland annat "läkarintyg för sjöfolk".

Jungmansgruppen är vår största grupp.



Kontaktperson är Mats Andersson: mats.andersson@briggentrekronor.se.

Andra insatser

Just nu tittar föreningsstyrelsen på hur vi ska fylla riggverkstaden med mer verksamhet. De lyckade kurserna under vårterminen inspirerar till fortsättning liksom testet med ny ungdomsverksamhet i våras. Vill du hjälpa till, kontakta någon i styrelsen eller maila: styrelsen@briggentrekronor.se

Självklart är också arbetet i föreningsstyrelsen, och även bolagets styrelse ideellt. Rekryteringen till dessa sker genom respektive valberedning.

Bolaget behöver ibland frivillig hjälp på kontoret, till exempel vid större postutskick. Det är då lite snabba ryck för en begränsad tid, kanske under en eftermiddag eller kväll. Sture Haglund har en liten "pool" med frivilliga som du kan anmäla dig till: sture.haglund@briggentrekronor.se.

Välkommen i gemenskapen! ■

/PER BJÖRKDAHL