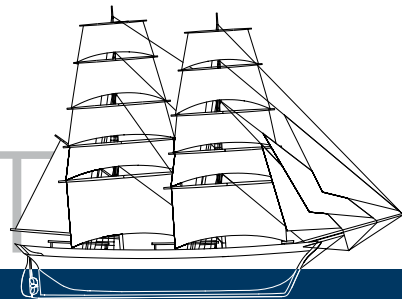


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VINTER 2019



Rekonstruktion

Upprop

En oförglömlig
upplevelse

Ett krångligt sätt att ta
sig till Kolskjulet, del 3

Värva och vinn!

*Tre Kronor af Stockholm under gång
till Helsingfors, sommaren 2018.*

FOTO: BO SALLMANDER



Välkommen våren!

Strålande, dramatiska och välbesökta höstseglingar avslutade 2018 års säsong...
men det skulle storma lite mer kring vår pärla *Tre Kronor af Stockholm*...

Förutom överraskande nyårsstormar i skärgården med fallna plockepinnträd kom också beskedet om att bolaget behöver rekonstrueras (ni kan läsa mer om teknikaliteterna kring detta i en artikel på sidan till höger). Ni som varit med länge känner till att Briggen varit med om detta tidigare och kommit ut starkare på andra sidan. Det är det vi tror och verkar för även denna gång. Vi vet att vi har Östersjöns vackraste skepp och fantastiska seglingar och kunskaper att erbjuda.

Redan nu pågår planeringen för senvåren och sommarsäsongen med fokus på vår nya "Expedition rädda Östersjön" – där vi seglar för ett friskare hav och större medvetenhet hos politiker och beslutsfattare men också oss alla.

Läs mer i vårt upprop!

Vi kommer be er medlemmar om hjälp – på vilket sätt det än kan vara, kanske besitter du någon kunskap som kan användas i föreningen eller bolaget; ekonomi, försäljning, styrelsearbete, snickeri, målerikunskap, marknadsföring – ja, allt vad man kan tänka sig kommer behövas framöver!

Hör av dig med ett mail eller ett samtal om vad just du kan göra.

Vill du och kan du hjälpa oss med ett ekonomiskt bidrag – se uppropet.

Ett annat sätt är att hjälpa oss att bli fler – se tävlingen på sidan 12.

Vid sjösättningen för snart 14 år sedan sade vi att *Tre Kronor* ska segla i minst 100 år...

Nu är det elva år sedan jungfruseglingen och det är minst 90 år kvar att segla och dom åren klarar vi tillsammans!

Tveka inte att höra av dig om du har frågor och funderingar. ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

joselin.sollander@briggentrekronor.se

foreningen@briggentrekronor.se

Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Måndagen den 27 maj 2019
klockan 18.00.

Enligt stadgarna ska följande
ärenden förekomma:

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

Efter årsmötet bjuder vi på kaffe.

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på: www.briggentrekronor.se > Föreningen samt på Briggen Tre Kronor ABs kontor; Slupskjulsvägen 34, Skeppsholmen, senast 14 dagar före årsmötet.

Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig via e-post till: foreningen@briggentrekronor.se eller på tel: 08-545 024 10.

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

Vid årsmötet kan endast av valberedningen föreslagna eller till valberedningen föreslagna ledamöter väljas som ledamöter i föreningsstyrelsen. Förslag till ledamöter ska vara valberedningen tillhanda senast den 15/3 till foreningen@briggentrekronor.se.



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL). ISSN 2002-3502



Rekonstruktion i Briggen Tre Kronor AB

Stockholms Tingsrätt beviljade den 30 januari 2019 att inleda en företagsrekonstruktion i Briggen Tre Kronor AB. Mikael Kubu från Ackordscentralen har utsetts till ansvarig rekonstruktör.

Orsaken till företagsrekonstruktionen är att en av de största kreditgivarna har sagt upp hela sin kredit till omedelbar betalning.

Obetalda skulder för leveranser av varor och tjänster före rekonstruktionsdagen den 30 januari 2019 får ej betalas under rekonstruktionsperioden. Under denna period får ej heller några nya skulder tas upp, utan utgifter betalas kontant i direkt anslutning till utförda leveranser eller kommande leveransperioder.

Den inledda företagsrekonstruktionen innebär även att den då pågående nyemissionen hos Pepins Group blev nödvändig att avslutas och inbetalda medel återbetalda till de som tecknat sig för nya aktier.

Driften av verksamheten under företagsrekonstruktionen kommer i huvudsak att finansieras genom intressenters engagemang att stödja det hållbarhetsprojekt som Bolaget driver. Under den första tiden finns behov av rekonstruktionskredit. Vissa nuvarande ägare har tillskjutit sådan kredit.

Genom den nu inledda företagsrekonstruktionen, ges bolaget rådrum att genomföra förhandlingar med kreditgivare om nedsättning av bolagets låneskulder, räntor och andra kostnadsreducerande åtgärder, vilket syftar till att en mer balanserad finansiell grund och en effektivare organisation skapas, vilket i sin tur skall leda till att en uthållig lönsamhet skapas i bolaget.

Rekonstruktionstiden beräknas till ca 3 månader och under tiden fortsätter verksamheten som tidigare med fokus på det nyligen startade hållbarhetsprojektet "Expedition Rädda Östersjön" som mottagits väl av samarbetspartners och andra intressenter.

Styrelsen, Briggen Tre Kronor AB
Stockholm 2019-02-15



Ni medlemmar är det viktigaste vi har förutom ett fint fartyg. Utan ert engagemang i form av insatser, medlemsstöd och glada tillrop vore vi dåligt rustade för framtiden.

Nu ber vi er om hjälp! När vi kommer ur bolagets rekonstruktion hoppas vi på en bra ekonomi i balans men även då kommer Briggen behöva all hjälp hon kan få. Vi hoppas på dig. Genom att ge oss ett bidrag till vårt nya projekt "Expedition rädda Östersjön" kommer vi komma en bra bit på väg in i framtiden. Redan nu står nya partners redo för att engagera sig i expeditionen. Samarbeten planeras med Klart skepp, med ungdomsseglingar och utbildningar i fokus och med staden Rostock som blir ett av expeditionens första stads- och hamnsamarbeten.

Men för att allt ska kunna dra igång till sommaren behöver vi redan nu fler finansiella bidrag till verksamhets- och projektplanering för expeditionen.

Vi tar tacksamt emot ditt stöd till föreningens Bankgironummer 5300-5476 eller Swish 1233615762, i Swish kan du även använda QR-koden här till höger.

– ingen gåva är för stor eller för liten.

Som tack kommer alla som bidragit att få ett diplom.

Tack på förhand!



Besök oss på Allt för sjön

Ett säkert vårtecken! Föreningen har även i år en egen monter på Stockholms största båtmässa **Allt för Sjön** mellan 1 - 10 mars. Montern är fylld med aktiviteter och en kul tävling. Vi berättar om fartyget och våra olika aktiviteter. Huvudsyftet är att intressera nya medlemmar. **Kom och hälsa på!** ■



Bo Sallmander:

En oförglömlig upplevelse

"Här några av mina många bilder från en oförglömlig upplevelse. Mvh/Bo." Så löd texten i ett mail till redaktionen den sjunde december. Det är alltid trevligt med bildbidrag till Briggenbladet men här kom ett helt gäng trevliga bilder och ingen historia. Vi måste få reda på mer...

Hej Bo, är du medlem eller hur du "bittat" briggen?

– Ja, jag är medlem sedan i våras då min fru och jag promenerade på Skeppsbron där Tre Kronor låg och man kunde gå ombord och inspektera fartyget. Visserligen har jag känt till briggens historia men detta besök gjorde att jag anmälde mig som medlem och valde att ta en färd med övernattningar och tiden för överresan till Helsingfors passade perfekt.

– Jag har varit entusiastisk seglare sedan mer än 70 år tillbaka då jag som 12-åring gick med i Katarina Sjöscoutkår, svarar Bo.

Kan du berätta lite om din resa. Hade du sällskap?

– Nej, jag reste ensam men delade hytt med två andra äldre herrar som var mycket

trevliga. Den ene blev jag god vän med och vi seglade tillsammans med många vänner i Kroatien under oktober, säger Bo och fortsätter:

– Övriga gäster var ett finlandssvenskt par med två barnbarn samt några herrar med långvarigt engagemang för briggen.

– Den goda maten avnjöts på däck i sampråk med den trevliga besättningen.

– Speciellt roligt var det att tala med de unga, som annars klättrade omkring i riggen, och höra deras erfarenheter från skola, utbildning och erfarenheter från segling på stora fartyg. Vi passagerare fick ju inte lämna däck men där fick vi hjälpa till med att hissa segel och kojla* upp alla skot och fall på det sätt som man gör på ett segelfartyg.

– Ett stort ögonblick var när vi, för fulla segel, drog genom Sandhamnshålet. En ensam man med hund på lotsbryggan blev det enda vittnet.**

Vilken fyr är det på bilderna och vad gjorde ni där?

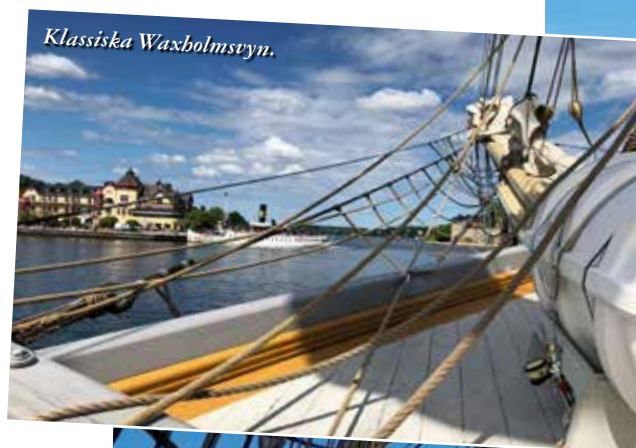
– På vägen till Helsingfors ankrade vi utanför den estniska ön Osmussaar eller på svenska Odensholm och gjorde ett strandhugg under några timmar med promenad, bad och sightseeing. Spännande, detta var ju svenskt territorium under stormaktstiden, avslutar Bo. ■

/BERÄTTAT FÖR: PER BJÖRKDAHL
FOTO: BO SALLMANDER

Selfien ovan, Bo till vänster med några av sina med-seglarkamrater.

**När redaktionen granskade Bos film visade det sig att mannen på kajen var Korban Koman, Tre Kronors skeppsbyggmästare och en av våra kaptener. Korban kör "till vardags" lotsbåt på Sandhamn.

*kojla eller coila är ett äldre uttryck, ombord säger vi kvajla eller kvejla.

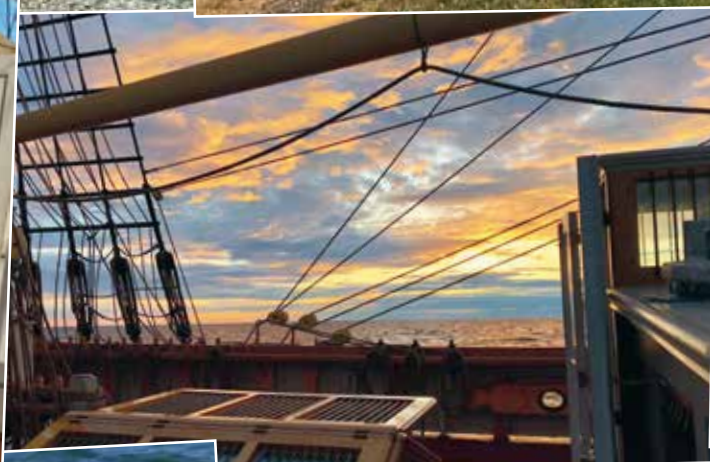




Urflykt på Odensholm.



Kocken John ser nöjd ut.



*Kapten
på seglingen,
Leo Eckerman.*



Resan slut. På väg att förtöja vid Skutkajen i Helsingfors.

Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet

Del 3. Stavanger - Harlingen - Rostock - Kastellholmen

Text och foto: Hans Gunnar Øverengen



Statsraad Lehmkuhl förtöjd i Stavanger.

I förra Briggenbladet beskrevs en seglats, från Kapstaden till Stavanger, med den holländska barken *Europa*. Här fortsätter färden mot Stockholm, med ytterligare en bark, en skonare och slutligen briggen *Tre Kronor af Stockholm*.

Stavanger är en av Norges äldsta sjöfartsstäder. Här har också utvecklats skeppsbyggnad, sillfiske och konservindustri. Sedan början av 1970-talet är Stavanger också Norges oljehuvudstad. Samtidigt finns det en småstadskänsla med stadsdelar med väl bevarade trähus och magasin. Det här är en hamn som är ovanligt väl lämpad att ta emot segelfartyg från hela världen när den nu för fjärde gången står som värd för Tall Ships Races (TSR). Efter mer än två månader i barken *Europas* lilla värld blir det en stor förändring att gå i land och blanda sig med de tiotusentals människor som är här för att se de stora segelfartygen.

Ett soligt Stavanger

Det är mindre än 100 meter till den norska barken *Statsraad Lehmkuhl*, där jag kommer att vara skeppsläkare under den sista etappen av kappseglingen. Senaste tiden ombord var i april då vi seglade från Bergen till Lerwick på Shetlandsöarna. De flesta i besättningen är gamla bekanta. Under de närmaste dagarna flyttar jag långsamt över från *Europa* och tar samtidigt med mig besättningsmän som vill ha en guidad tur på det andra fartyget. Båda är riggade som barkar men ändå så olika, med stora skillnader i verksamhet, seglingsrutter och fartygens inredning.

Det blir även tid att besöka briggarna *Fryderyk Chopin* och *Morgenster*, samt skonaren *Vega* från Gamleby, det enda svenska fartyget i Stavanger. De flesta besökarna lockas nog av de fartyg som verkligen lever upp till den ursprungliga betydelsen av ordet "tall ship" – där betraktaren verkligen måste böja nacken bakåt för att kunna se masttopparna.

De jättelika barkarna *Sedov* och *Krusenstern* och de många fullriggarna attraherar alltid en stor publik. För egen del upplevde jag nog flera "small ships" som minst lika intressanta. Längre ner på Strandskajen ligger den lilla jakten *Brødrene af Sand*, byggd i Ryfylke 1866 och renoverad på Hardanger Fartøyvernssenter för 20 år sedan. Där finns också jakten *Restauration*, byggd 2010, som en replika av det fartyg som 1825 tog de första norska utvandarna till USA. På andra sidan hamnbassängen, Vågen, ligger det loggertriggade fiskefartyget *LK 243 Swan*, en "fifle" med Lerwick som hemmahamn.

Det vanliga västkustvädret har tagit semester under de dagar fartygen är i hamn. TSR är en fest för alla segelfartygsälskare och ger skutorna en möjlighet att visa upp sig och dra in pengar till sina verksamheter. Som vanligt avslutas hamnbesöket med ett storslaget fyrverkeri. Kvällen innan hade dessutom en två timmar lång total månför-

mörkelse bidragit till att sprida ett magiskt skimmer över Stavanger.

Kappsegling med förhinder

Söndag 29 juli klockan 14 lämnar *Statsraad Lehmkuhl* Stavanger, som sista fartyg i den långa "Parade of Sail" som avslutar varje hamnbesök under TSR. Det är fortfarande soligt men blåser så mycket att folk i land håller sig på respektfullt avstånd från kajkanterna.

Vinden ökar ytterligare när vi går ut mellan Karmøy och Kvitsøy. Väl ute på Nordsjön har vi redan fått besked om att starten i kappseglingen, som var planerad till klockan 20, har skjutits upp nästan ett dygn på grund av det dåliga vädret. Först bestäms det att alla fartyg under natten ska gå i motsjö, för maskin, fram till en ny startlinje utanför Lindesnes. Det beslutet väcker ingen som helst entusiasm. I stället skjuts starten upp i nästan ett dygn.

Många fartyg har redan återvänt till Stavanger eller sökt lä bakom Kvitsøy, men vår kapten Jens Joachim Hiorth och vi andra ombord vill segla. Strax före elva på kvällen slås det stopp i maskin. *Lehmkuhl* gör sedan god fart för enbart stagsegel och stumpar. Vi seglar hela natten västerut i styv kuling med enstaka stormbyar. Det är omöjligt att hålla sig kvar i kojen och jag är tacksam över att ha



en soffa långskepps på styrbordssidan i min hytt. Vi kovänder kl 08.30, då nattens vindar på 7 - 8 Beaufort mojnär till SSE 6. På kvällen startar kappseglingen. Klockan 18.35 går vi över startlinjen och sätter kurs mot sydväst. Vi ser länge nederländska *Wylde Swan* och *Artemis* om styrbord och portugisiska *Santa Maria Manuela* på vår babordssida.

Vi är 26 i besättningen plus tre anhöriga, samt 134 medseglare. *Lehmkuhl* seglar med 16 nationaliteter ombord. Stämningen är god. Alla i vakterna behövs för att hala i fall och brassar. Flera har seglat ombord på barken flera gånger tidigare och hjälper till med att undervisa dem som är helt nya.

Dramatik på Nordsjön

Den sista augusti går vi på en stadig kurs med alla segel satta. Vi ser inte längre några av de andra fartygen. Det har inte varit några medicinska problem ombord, bortsett från vanlig sjösjuka, som speciellt drabbat många av de yngre eleverna. *Lehmkuhl* har sin egen eleganta lösning på problemet och det har inte krävt några läkarinsatser av mig. När min tallrik just har fyllts med mat kommer en jungman och meddelar att jag omedelbart måste upp på bryggan. Där berättar kaptenen Webe Wester på nederländska marinens ketch *Urania*, via satellittelefon, att en i besättningen har en skada som behöver bedömas av läkare. Vi bryter kappseglingen för att kunna borda *Urania*. Samtidigt som detta bestäms kommer en andfädd besättningsman in i styrhytten och talar om att en av våra egna elever har svårt att andas. Det stämmer verkligen och visade hur oklokt det är för en nötallergiker att äta choklad utan att studera innehållsförteckningen. Med assistans av vår steward, Trond Paulsen, med flera och med hjälp av ett väl-försett skeppsapotek och en välorganiserad sjukhytt förbättras vår patient snabbt.

Sedan är det dags för en kort tur i MOB-båten över till *Urania* för en ny undersökning och medicinsk rådgivning. Även detta avlöper väl. Det blir ett intressant avbrott i de vanliga rutinerna och ett tillfälle att fotografera *Statsraad Lehmkuhl* under segel.

Svenska matrosen Emma Hübinette, som varit med på *Lehmkuhl* sedan 2013, är båt-förare. Hon känner flera av *Tre Kronors* besättning, men har ännu inte seglat med briggen. Segelfartygsvärlden som en stor familjs

släktträd upphör aldrig att förvåna. Helt plötsligt hör jag vår överstyrman Ulrich Johansen berätta historier om en annan styrman som jag seglade med 1985 och så fortsätter det.

Statsraad Lehmkuhl vinner igen

De kommande dagarna blir betydligt lugnare. På morgonen den första augusti skinner solen. Det är varmt och behagligt. Trots att vi bara gör 3,7 knop seglar vi förbi både *Stad Amsterdam* och *Fryderyk Chopin*. På eftermiddagen lyckas båtsmannen Jo Leif Strønen (bilden till höger) och lättmatrosen Oskar Einarsen få de flesta av medseglarna att börja öva på att sjunga shantys.

Inte nog med att starten försenats med ett dygn. Nu tidigareläggs även målgången, för att alla fartyg ska kunna finnas på plats under festligheterna i Harlingen. Det är oklart när kappseglingen tar slut, och då vi sakta och majestätiskt seglar ner mot den holländska kusten upplevs det inte ens som särskilt viktigt. Vi får besked om att norska fullriggaren *Sørlandet* kommit på tredje plats efter polska briggen *Fryderyk Chopin*. Som så många gånger tidigare är det *Statsraad Lehmkuhl* som vunnit. Det är knappast någon våldsam glädjeyra som bryter ut. Det känns som att kappseglingen knappt hann börja, innan den plötsligt tog slut.

Vi går för maskin i den slingrande uppmuddrade farleden genom Waddensee, innanför de frisiska öarna. Fler och fler fartyg, med slakt hängande segel, dyker upp – alla på väg in mot Harlingen. Undantaget är briggen *Morgenster*, som redan varit inne i hamnen där de plockat upp den första båtlasten med segelfartygsentusiaster, som nu hälsar oss välkomna. Sista vägen in till kaj får vi hjälp av bogserbåtarna *Jenny* och *Gouwe*. Alla medseglare står nu uppställda på däck och sjunger – "Heave away Santiano" och "Bound for South Australia" så det rungar ut över kajerna. Hundratals frisiska flaggor med blåvita ränder och sju röda näckrosblad vajar från hus och fartyg. Det klirrar redan i stadens alla kassaapparater. Folkfesten i Harlingen har just börjat.

Knytkalas i Harlingen

Harlingen har en stadskärna med rötter i medeltiden och ger ett mycket pittoreskt intryck trots att flera av de ursprungliga kanalerna fyllts igen, för att nu fungera som gator. Det finns fortfarande ett par kilometer



Folkfest i Stavanger.

med kanaler, där det ligger tjalkar, clippers, lemsteraaks, hoogars, bidders och andra traditionella segelbåtar och fartyg, även när det inte är TSR. Här finns också skeppshandlare och antikvariat med maritim litteratur. Harlingen är en stad många holländare söker sig till när de har semester och nu har fler än vanligt kommit hit, för att se på segelfartygen. De närmaste dygnen innebär som

vanligt milslånga promenader mellan fartygen och osannolika möten, med påminnelser om tidigare och förhoppningar om kommande seglatser.

Alla de vanliga Tall Ships Race-evenemangen finns representerade. Crew Parade och prisutdelning

i 33 graders värme. Dånande meningslös muzak blandat med en del riktigt rolig och intressant musik. Slagverksorkestern "Slaanderij fan Harlingen" skulle jag gärna lyssna på igen. När *Statsraad Lehmkuhl* och *Sørlandet* tagit emot sina priser är det dags att gå till *Christian Radich*, dit vi är inbjudna på knytkalas. För de tre stora norska fartygen är den inbördes rangordningen i kappseglingen viktigare än vem som vinner totalt. *Christian Radichs* kapten uttrycker en förhoppning om att något av de andra två fartygen kommer att bjuda på kalas i Aarhus 2019 eftersom *Radich* har planerat att vinna den kappseglingen!

Mitt bland alla barn med ansiktsmålningar, clownar, sjörövare och annat tingeltangel på kajen Nieuwe Willemskade, syns plötsligt ett stort skjul i gråmålad korrugerad plåt. Den östra sidan är öppen. Inne i byggnaden står ett färdigbyggt segelfartygsskrov, som ser ut att vara från femtonhundratalet...

Willem Barentsz expeditionsfartyg – snart klar för sjösättning

I Nederländerna är Willem Barentsz en i högsta grad aktuell person, trots att han genomförde sina forskningsexpeditioner i slutet av 1500-talet. Han föddes på ön Terschelling nära Harlingen. Under flera år har båtbyggaren och eldsjälens Gerald de Weerdt lett bygget av en replika av Barentsz sista fartyg. Av originalet finns bara en fyra meter lång bit av kölen kvar, så det är ett omfattande forskningsarbete som ligger bakom nybygget. Det är tänkt att replikan i sällskap av följebåt ska segla upp till Novaja Zemlja.

Till vänster vår kapten Jens Joachim Hiorth och här MOB-båtförare Emma Hübinette.



Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet, fortsättning...

Sjösättningen skulle ha ägt rum i samband med TSR:s final, men har skjutits upp. En viss tröst är att ett annat storslaget projekt förverkligades knappt en månad innan Harlingen tog emot alla fartygen. I juli avtäcktes en 18 meter lång skulptur, som föreställer en kaskelot i naturlig storlek. Med oregelbundna mellanrum ungefär en gång i timmen fungerar valen som fontän, när en 6-8 meter hög vattenstråle rusar ut ur dess blåshål. Nog om kaskeloten, men mer om Willem Barentsz och hans fartyg i kommande Briggblad.

Farväl till Europa och Lehmkuhl

Det känns lite vemodigt att lämna de två barkarna. I Harlingen har jag tillbringat lika mycket tid på *Europa* som på *Lehmkuhl*. Jag vill gärna segla med båda fartygen igen, men inget är bestämt då jag tar farväl. Nu handlar det om att ta sig tillbaka till Stockholm på ett så trevligt sätt som möjligt. Jag har redan varit ombord på *Vega* igen. De flesta ombord har jag tidigare seglat med på *Tre Kronor*, eller under TSR 2014 på *Vega* då hon seglade från Bergen till Esbjerg. Efter två och en halv månad med arbete sju dagar i veckan känns det behagligt att bara ingå i ett vaktlag, utan att ha några mer bestämda arbetsuppgifter. I morgon seglar vi mot Rostock.

Ett pärlband av frisiska öar

Redan klockan sju på morgonen 6 augusti lämnar vi Harlingen. Vi får broöppning och smyger ut ur Zuiderhaven innan besättningsarna på de andra fartygen vaknat. Det kommer inte att märkas att vi avstår från att delta i "the Parade of Sails". Morgonen är klar och behaglig. När vi närmar oss öarna Griend och Richel ser vi hur det utgående tidvattnet forar fram och rycker i de röda bojar vi har tätt inpå oss om styrbord. Vi ser ett halvdussin räktrålare, med bommarna lyfta, söka sig från sandbankarna nära öarna in mot farleden, för att inte strandas när det blir ebb.

Vega går ut i sundet mellan Vlieland och Terschelling. Nordsjön är kav lugn. Vi sätter segel utan att stoppa maskin. Det är lite soldis, men vi ser ändå samtidigt angörings-



Vega till vänster, förtöjd i Harlingen.



En replika av Willem Barentsz expeditionsfartyg från 1500-talet byggs nu i ett skjul i Harlingen. Den återkommer vi om.

fyrarna på de Ostfrisiska öarna Terschelling, Ameland och Schiermonnikoog. Det är redan gassande varmt. Tänker på en tidigare tur från Harlingen ut på Nordsjön 1984, då som jungman på den norska Hardangerjakten *Anna Kristina*. Det var en sen kväll i slutet av mars. Vi var på väg till Stavanger. Ett par minusgrader och en enveten nordvästvind gjorde att det blev en av de kallaste seglatser jag varit med om. Nu är allt annorlunda. Sedan vi lämnade Stavanger har vi haft fler tropiska nätter än de vi upplevde vid Ekvatorn ombord på *Europa*. Dagen förlöper lugnt. Vackert väder och mycket god mat. Turid har lagat broccoligratäng och ratatouille. Vi går i två vakter, fyra om fyra. Det är lite att göra, förutom någon rortörn då och då.

Vid 18-tiden passerar *Vega* gränsen till Tyskland och det känns som att havet blir mer mörkblått. Det är ännu för ljus för att vi ska kunna se lysbojen vid Borkum Riff. Vi märker ett ökat antal fartyg som korsar vår kurs. De kommer från floden Ems. Några är specialfartyg som verkar vara på väg ut mot Nordsjöns nya vindkraftparker. Det är lugnt ombord.

Om styrbord har *Vega* öarna Borkum och Juist.

Vid solnedgången syns ett femtiotal stora vindkraftverk teckna sig mot horisonten i väster. I det tilltagande augustimörkret syns ljuset från en angöringsfyr om styrbord allt tydligare. Tre blänk var tolfte sekund. Elva på kvällen har vi fyren på Norderney tvärs. Konturen av ön kan knappt anas i mörkret. Under natten kommer vi att passera resten av de Västfrisiska öarna. Baltrum, Langeoog, Spiekeroog och Wangerooge, öar som känns märkligt välbekanta, trots att jag aldrig varit där. En vinter på 70-talet låg sjökortet över de frisiska öarna och

Wesers, Jades och Elbes flodmynningar hela tiden framme hemma, samtidigt som jag läste "The Riddle of the Sands" och försökte följa engelsmännen Davies och Carruthers och deras äventyr i grumliga vatten ombord på segelbåten *Dulcibella*. Författaren Karen Blixen har också satt en av öarna på kartan genom att låta fyra personer berätta historier för varandra, medan ladan de sitter i sakta uppslukas av vågorna i novellen "Syndafloden över Norderney".

Tidigare under sommaren har jag varit dagman och sovit alla nätter. Det känns hemtrevligt att vara ute på däck den här tiden. Nu syns stjärnbilderna, till och med Plejaderna, tydligt. Vi ser lanternor från lotsbåtar och olika frakt- och fiskefartyg. *Vega* passeras av allt från biltransportfartyg till mudderverk. Den uppgående solen ser ut som brinnande lava. Vi går in i Elbe. Somnar efter att ha gått av vakten men vaknar av att *Vegas* trecylindriga Callesenmotor ändrar varvtal från snabb irländsk jig till långsam valstakt. Vi måste vara på väg in till slussen vid Brunsbüttel.

Med Vega genom Kielkanalen

Även slussen i Brunsbüttel väcker gamla minnen. Mitt senaste besök i Kielkanalen var i februari 1996, som matros på fraktfartyget *Borre* från Simrishamn. Det låg tjockt med is på vattnet och styrmannen och lotsen var rejält osams. Ombord på *Vega* är det nu tre generationer som uttrycker olika viljor i samband med inslussningen. Men allt går bra, både i slussarna och i



Två generationer Bergström på Vega, Egil och Ib.

kanalen. Det enda störande inslaget är alla dåligt underhållna fartyg, med registreringshamnar som Limassol, Valetta och Funchal, som vi möter. Det går inte att komma ifrån problemet med fiffelflaggade rostholkar. Kvällen och natten tillbringar vi vid kajen vid Tiessenstrasse i Holtenau, tillsammans med *Mare Frisium* och *Artemis*, som också är på väg till Rostock. Eyvind Bergström blir avlöst av sin bror Ib, som även ofta har seglat som skeppare på *Tre Kronor*.

Själv tillbringar jag kvällen i sällskap med nye skeppskamraten Mack. Vi sitter och pra-



The Whale i Harlingen.

tar på ett café. För säkerhets skull inte längre bort än att vi hela tiden kan se *Vega*. På morgonen räcker tiden till en kort promenad runt den berömda fyren – Leuchtturm Kiel-Holtenau. Färden mot Rostock fortsätter. Står till rors ett par timmar. *Vega* är väldigt lättstyrd. Dagen bara försvinner. Till natten förtöjer vi i Rødbyhavn, på ön Lolland i Danmark.

Kvällsmusik i Rødbyhavn

Sitter på kvällen nere i lastrummet på *Vega* och läser om fältskärer på holländska ostindiska kompaniets fartyg när jag plötsligt hör musik uppifrån däck. Det låter litet vemodigt, kanske som folkmusik från Shetlandsöarna eller Norge, men det är inga melodier jag känner igen sedan tidigare. Det visar sig att det är Hanna Lönnqvist (bilden



till vänster), som sitter på en bänk bredvid däckshuset och spelar på sin fiol. Hon har tidigare seglat som elev på *Georg Stage* och går nu som jungman på *Vega*. Konserten pågår i nästan en timme, medan so-

len sakta försvinner bakom taken på hamnmagasinen vid Nordre kaj. Jag blir ännu mer imponerad när jag får höra att hon själv komponerat låtarna.

Det är inte så ofta det blir tillfälle att höra riktigt bra musik ombord på fartyg. På *Europa* kunde vi några gånger lyssna på Filemon Darbois och Penny Kealy, som var duktiga trubadurer. En fadokväll i Horta på Azorerna var också minnesvärd, men kvällens oväntade violinkonsert är det mest spännande musikevenemanget hittills.

Hanse Sail 2018

Under senare år har skonaren *Vega* ofta varit det enda fartyg som representerat Sverige under TSR. Under festivalen Hanse Sail 2018 är det betydligt fler. Vi ser segelfartyg som tremastskonaren *Ingo* från Göteborg, skonaren *Tre Hjärtan* från Halmstad, galeasen *Helene* från Ystad (av oförklarlig anledning ombyggd för att se ut som en sunkig karibisk strandbar), galeasen *Sarpen* från Simrishamn och den lilla jakten *Hoppet av Brantevik*. Roligast för mig är att återse *Tre Kronor*, med många gamla bekanta i besättningen. Flera brigg har hittat till Rostock. Här seglar också *Eye of the Wind*, *Mercedes*, *Roald Amundsen* och *Morgenster*. Det är minst lika många fartyg i Rostock som i någon av hamnarna i TSR och förmodligen ännu fler åskådare.

Rostock är ännu äldre än Harlingen och Stavanger. Stora delar av staden förstördes dock av flygmarkskalk Harris bombmattor under andra världskriget. En stadspromenad

leder både till områden där den medeltida stadskärnan återskapats och till andra, med en mer brutal östtysk arkitektur. Det känns lite som svenskt femtiotal. Här finns flera välsorterade boklädor, hobbyaffärer med modelljärnvägar och till och med möjlighet att köpa gamla östtyska frimärken med briggmotiv.

Blixt, dunder och ösregn

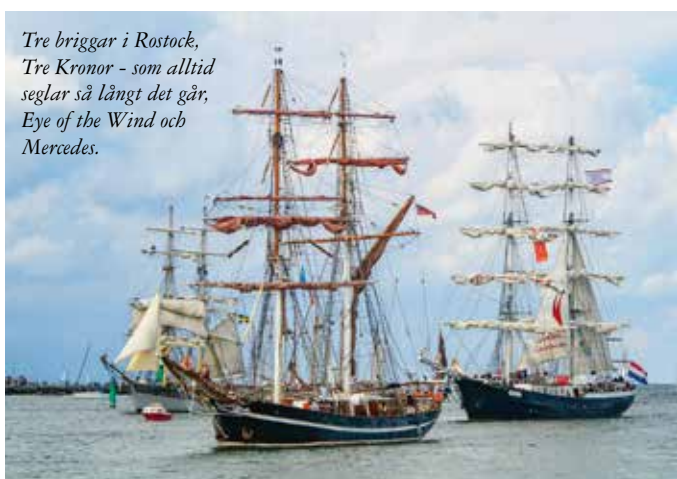
Som tidigare meddelats i Briggen-bladet blev det aldrig någon orkan i Rostock, men visst blåser det riktigt rejält på kvällen 9 augusti. Ombord på den nederländska briggen *Morgenster* försvinner alla gäster ner under däck så fort det börjar ösregna. Tillsammans med alla andra fartyg som gör dagsturer befinner vi oss i en enda stor gyttrig, flera kilometer lång båtkö, som långsamt slingrar sig nedför floden Warnow, mot pirarmarna vid Warnemünde. Väl ute på Östersjön gungar det så rejält att flera passagerare kommer upp på däck, eftersom de tror att vi håller på att sjunka. Vägen in mot hamnen bjuder sedan på ett magnifikt åskväder, med så många blixtar att det först ser ut som ett organiserat fyrverkeri. Mitt i tordönet lyckas kaptenen Harry Muter berätta om briggens kommande aktiviteter. Vintern 2018-19 seglar *Morgenster* i Västindien i ett samarbete med "Clean 2 Antarctica" och deras projekt "Quest for Change", som syftar till att skapa ett ökande medvetande om klimatförändringar och andra miljöhot. En av C2A:s ambitioner är att försöka nå sydpolen med hjälp av ett solcellsdrivet fordon, tillverkat av återvunnen plast. Där ser man vad en brigg kan bli inblandad i.

Ytterligare två dagsturer, en med *Tre Kronor* och en med *Vega*, bjuder på samma båtköande, men också på samtal med lyckliga passagerare som nästan unisont förklarar att det här var bland det bästa de varit med om.

Tre Kronor sätter kurs mot Sverige

Den 12 augusti är det dags att säga farväl till *Vega* och flytta ombord på *Tre Kronor*. Skutorna är förtöjda bredvid varandra, så det går snabbt. Vi börjar med ytterligare en dagstur som jag tillbringar i min nya koj. Bästa sömnen på hela resan. Senare på eftermiddagen lämnar vi Rostock på riktigt. Kvar på kajen står Horst Fenge, från *Tre Kronors* rigg-grupp, som funnits tillhands under hela vistelsen i Rostock, för att hjälpa till med allt möjligt. Korhan Koman är kapten. I besättningen finns många som varit med länge, men också några helt nya elever och volontärer. Vi sätter segel men vid sjutiden på kvällen bärgas allt utom stagseglen. Hela kvällen och stor del av natten ser vi fyren vid Darßer Ort. Alla står runt kompassen i det iskalla småregnet. Kompassrosen skimrar i rött som en falnande lägereld. Våra

Tre briggar i Rostock, Tre Kronor - som alltid seglar så långt det går, Eye of the Wind och Mercedes.



elever från Marina Läroverket berättar om sig själva och sin skola. På morgonen passerar vi en vindkraftpark, med det föga poetiska namnet EnBW Baltic 1. Det har varit en bra natt.

Dramatik på Östersjön

Samtidigt som vi står och styr, småpratar och har det trevligt, lyssnar vi på kanal 16 på VHF och inser att det finns andra sjöfarare på Östersjön, som inte är lika lyckligt lotade. Vi hör att MRCC Bremen Radio fångat upp ett Mayday från en man och hans hustru i en segelbåt. Hon har symptom på en hjärtinfarkt. Bremen Rescue letar nu efter ett fartyg som kan ta emot en helikopter. Senare hör vi ett nytt anrop, som beskriver hur tre personer befinner sig i en båt som håller på att sjunka. Vi hör också att de räddas med helikopter och att ett fraktfartyg tar deras båt på släp. Andra natten på Östersjön är det Kaliningrad radio som ber alla i farvatten utanför den baltiska kusten att hålla skarp utkik efter en person som ramlat överbord. Kanske är det så att det som vi hört över radion gör att vi alla anstränger oss litet extra, när vi har en övning där scenariot är ett rigghaveri, med samtidiga personskador.

Fripassagerare med fotboja

Under "långseglingen" mellan Rostock och Karlskrona landar en vilsekommen brevduva på *Tre Kronor*. Med hjälp av ringmärkningen får vi tag på ägaren i Danmark. Han tycks anse att det är vi som på något sätt ligger bakom hans telnings bristande orienteringsförmåga och vi blir bryskt ålagda ett ansvar för att se till att duvan återvänder hem. Efter att ha blivit matad och tackat för sig genom att på duvors vanliga vis skita ner *Tre Kronors* däck, tröttnar vår gäst på livet ombord och ger sig iväg, kanske hem till Danmark, kanske för att glädja en duvhök.

I Karlskrona lägger vi till vid Marinmuseet och blir mycket väl mottagna. Vi får en möjlighet att besöka både den lilla fullriggaren *Jarramas*, som till viss del varit förebild vid skapandet av *Tre Kronors* rigg. Vi ser även slup- och barkasskjulet, verkstäder och naturligtvis själva museet. På en dagssegling ►

Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet, fortsättning...

följer flera av museets tjänstemän med.

Tänk om vi under kommande år – om *Tre Kronor* fortsätter att delta i Hanse Sail i Rostock – kunde besöka Simrishamn och Karlskrona regelbundet på vägen hem till Stockholm. Vi skulle kunna göra halvdagsturer från museikajen. Marinmuseet skulle kunna komplettera evenemanget med utställningar, eller kanske en liten maritim filmfestival och visa filmer med segelfartygsanknytning.

Besökare skulle kunna se "Havets hjältar" eller "Myteriet på Bounty" på förmiddagen och sedan segla på *Tre Kronor* på eftermiddagen!

Från Karlskrona till Kalmar

Det är många som vinkar farväl när *Tre Kronor* lämnar Karlskrona. En av de som står på kajen är John Wijk (bilden till höger), som under åren köpt stora aktieposter för att stödja briggen, som han tycker är ett fantastiskt fartyg. Trots sitt stora engagemang har han aldrig seglat med *Tre Kronor*, men innan vi



gav oss iväg får han i alla fall en grundlig guidad tur ombord.

De som dröjer sig kvar länge på kajen får se hur *Tre Kronor*, med Allan Palmer som nypåmönstrad kapten, kryssar ut mellan Tjurkö och Drottningsskär. Det blir början på en strålende seglingsdag. Kommandoserien "Klart att vända - Giga focken

- Opp på bommen - Akter hal och Runt för!" upprepas sammanlagt fyra - fem gånger under de stagvändningar som behövs för att vi ska kunna gå ut på öppet vatten och sätta kurs mot Utklippan och senare

Kalmarsund. Det känns magiskt att briggen, nästan utan att förlora höjd, roterar runt sin egen axel och genomför en piruett på en tiondel av den tid det tar för en dinosaurie som *Statsraad Lehmkuhl*.

Den fina seglingen fortsätter under stor del av dagen. Klockan ett på morgonen lägger vi till vid Elevatorkajen, nedanför Läns museet, i Kalmar.

Senare samma morgon går jag ut på vågbrytaren utanför småbåtshamnen för att ta en bild av briggen. På vägen tillbaka ser jag att Sjöfartsmuseet är öppet. Det vimlar av fartygsmodeller och skeppsporträtt. Briggarna är rikligt representerade; *Hvalfisken*, *Gerda* och *Kristina Nilsson* finns som modeller och på väggarna hänger porträtt och fotografier av briggarna *Carl*, *Saga*, *Två Bröder* och *Hofnung von Barth*. Museivakten är en del av upplevelsen. Hans familj hade två tremastskonare som båda hette *Henrik*. Själv hade han en som hette *Öland*. Sjöfartsmuseet i Kalmar är verkligen värt ett besök.

Tankar på Kanholmsfjärden

När vi ett dygn senare går genom skärgården mot Kanholmsfjärden känner jag ett behov av att tänka igenom hela seglingen från Kapstaden. Om någon skulle fråga mig om vilket fartyg jag trivs bäst på skulle det självklara svaret bli det fartyg jag för tillfället befinner mig ombord på. Så måste det vara. Sen är det nog så att många av oss som seglat på flera skutor har en favorit, som på något sätt gör att den kan få en mer eller mindre välförtjänt gloria och framstå som bättre än alla andra seglare. Ofta säger det mer om en själv som person än om fartyget. Förhoppningsvis har de flesta av Briggenbladets läsare *Tre Kronor* som sin stora fartygskärlek. För min del heter skutan *Anna Kristina* (eller hette – hon seglar nu under namnet *Dyralfjeld*). Så kommer det nog alltid att förbli. Därför tycker jag att jag kan uttala mig någorlunda objektivt om de fyra fartyg som fört mig från Kapstaden till Skärgården och snart hela vägen till Kolskjulet.



Förliga vindar från Kalmar till Stockholms skärgård. Rorgångare och bladets redaktör Per Björkdahl och kapten Allan Palmer i maskinkappen myser.

Varför segla med olika fartyg? Vilket ska i så fall väljas?

Europa måste vara första valet för någon som vill göra långseglingar och följa i gamla sjöfarares och upptäcktsresandes kölvatten. Det är också det fartyg som har den mest internationella besättningen och det som har engelska som arbetsspråk. Barken *Europa* seglar också till många hamnar och platser, som annars inte är tillgängliga för besök. Det finns ofta guider eller forskare ombord, som sprider kunskap genom föreläsningar. Under långseglingarna mellan halvkloten utförs underhållsarbete, som de skandinaviska fartygen sparar till sina vinteruppehåll. Den som vill lära sig att måla, sy segel eller svet-sa kan ha glädje av en tur med *Europa*. Det blir som internationell expedition Robinson, där alla hjälper varandra och ingen röstas ut. Den som vill arbeta i besättningen ska dock tänka på att *Europa* har ett tvåvaktssystem, med arbetstider som de flesta svenskar vant sig av med under de senaste 100 åren – men det är roligt arbete.

Statsraad Lehmkuhl kan erbjuda en speciell upplevelse i kraft av sin storlek. Den norska barken har ett bruttotonnage som är långt mer än dubbelt så stort som *Europas*, *Vegas* och *Tre Kronors* sammanlagda. Den som vill veta något om hur det var att arbeta ombord på något av de stora segelfartyg som gick med spannmål från Australien och salpeter från Chile så sent som på 1940-talet, kan uppleva en del av den känslan på *Lehmkuhl*. Resmål som Shetlands- och Orkneyöarna och norska fjordar kan också locka. Den som tycker om att sjunga "Heave away – haul away" och hala fall tillsammans med 25 andra medseglare kommer att trivas bra på *Lehmkuhl*. Det samma gäller de som tycker om att sova i hängkoj, det kanske behagligaste sättet att sova i svår sjögång.

Både *Europa* och *Lehmkuhl* är exemplariska fartyg för den som vill lära sig att föra loggbok, eller genomföra MOB och andra säkerhetsövningar. De ger en inblick i hur det fungerar i handelsflottan.



Tre briggar i Stralsund

För att fira 500-årsjubileet av bildandet av Schiffer-Kompanie i Stralsund gavs det 1988, i DDR, ut en frimärksserie med segelfartygsmotiv. Skepparföreningen bildades för att tillvarata kaptenernas och redarnas intressen och för att ge stöd till behövande sjömän och efterlevande,

när fartygen förliste. Föreningen fick många av sina privilegier indragna under tiden då Stralsund var svenskt (1648 – 1815), men gick mot en ny storhetstid när engelsmännen öppnat sina hamnar för utländska fraktfartyg 1845 och när danskarna avskaffade Öresundstullen 1857. Med Stralsunds något svåråtkomliga läge innanför ön Rügen var briggarna, med sin stora manövrerbarhet, perfekta fartyg.

Schiffercompagnie (nuvarande stavning) existerar fortfarande och det gör Stralsund också.

Staden står på UNESCO:s världsarvslista. På vägen mellan Rostock och Karlskrona önskar jag att vi hade haft ett par dygn extra, för att gå in till Stralsund. Förhoppningsvis kommer det här att bli en av de Östersjöhamnar vi i framtiden kommer att segla till, med *Tre Kronor*.



Vega är det fartyg som mest liknar ett helt vanligt seglande fraktfartyg från början av 1900-talet. Det känns som att det är ytterst få förändringar som skulle krävas, för att åter kunna ta ombord en last med spannmål eller styckegods. *Vega* ägs och seglas ofta av olika medlemmar av familjen Bergström. Det här ger också en extra dimension och ökar upplevelsen av att befinna sig på en tidsresa. Många ombord kan hela fartygets



historia utantill och har varit med om alla olika aspekter av skonarens restaurering. *Vega* serverar vegetarisk mat, som står i en klass för sig.

Vega är också ett fartyg som tillsammans med *Europa* och *Statsraad Lehmkuhl* regelbundet deltar i Tall Ships Races och har därför något speciellt att erbjuda, framförallt för yngre seglare.

Tre Kronor är det fartyg alla Briggenbladets läsare redan känner till. Briggen kan, som inget av de andra fartygen, ordna skärgårdsseglingar med avancerade segelmanövrer, som många andra fartyg inte ens skulle pröva på ute på öppet hav. Genom sina besök i olika östersjöhamnar kan *Tre Kronor* bidra till ökade kunskaper om historia och kultur i vårt närområde (gäller även i hög grad *Vega*). *Tre Kronor* är kanske det fartyg som har minst negativ klimatpåverkan, genom att det håller sig i Östersjön, där det sällan krävs några långa flygresor för av eller påmönstring.

Äntligen Kolskjulet

Vi passerar Lidingö, Blockhusudden, Valdemarsudde och dockorna på Beckholmen. Jag fortsätter att fundera. Fartygen är en sak, men de skulle bara vara högar av plåt och bräder utan folket ombord. Under den här resan har jag seglat med fler än 100 besättningsmän och fler än 300 passagerare, som på olika sätt har bidragit till att göra sommaren 2018 minnesvärd.

Kastellholmen och Kolskjulet ligger rakt framför oss. Ett mjukt dunsande av fendrar. Alla spring och ändar är på plats. Stopp och belägg och vi är väl förtöjda. Den här resan är slut. Sista biten hem går med taxi. Bäst av allt är att strutsägget jag har med från Kapstaden, till min dotter Anna, har klarat sig nästan ett halvt varv runt jorden utan att gå i kras.

I fortsättningen kommer jag nog att gå, cykla eller ta Djurgårdsfärjan, när jag ska ta mig till Kolskjulet, men det går aldrig att veta säkert.

Till sist hoppas jag att många av de som seglar med *Tre Kronor* också får möjlighet att mönstra på andra fartyg och att många av de som seglar med andra fartyg får en chans att delta i arbetet ombord på *Tre Kronor*. ■

/HANS GUNNAR ÖVERENG



En kall oktobermorgon samlas tjugo morogontrötta tonåringar vid Vallentuna tågstation. Det är kallt och tidigt. Dessutom vet de inte vad dagen kommer att bjuda på. Ovissheten kliar. Två timmar senare anländer truppen till Stavsnäs Vinterhamn.

I strålende sol tronar briggen *Tre Kronor af Stockholm* upp sig framför dem. Synen är mäktig och de truliga minerna byts ut mot nyfikna blickar. Uppför landgången balanserar de något sjöovana stadsbarnen och möts av en fantastisk besättning som inte vaknat på samma sida som sina passagerare. Besättningen genomsyras av en genuin glädje över att få arbeta med det som de gör. Deras energi smittar av sig och snart är tonåringarna engagerade i att få allt på plats inför seglatsen.

Det är en vindstilla dag och trots att havsytan ligger spegelblank pågår en febril aktivitet på däck. Solen strålar och utsikten är som klippt från ett vykort. Stilla flyter vi fram och vardagliga problem känns som bortblåsta.

Betydelsen av ett miljöombyte kan aldrig underskattas. Att få byta ut gamla rutiner mot rent fysiskt arbete i ett sammanhang där alla är positiva, stöttande och icke dömande är ofta allt som behövs för att byta mindset och se på tillvaron med nya ögon. Stort tack till alla som arbetar med och på *Tre Kronor* för en fantastisk dag som gav oss möjligheten till en så fantastisk upplevelse. Vi lever på den än. ■

/HANNA PALMBLAD,
VALLENTUNA GYMNASIUM

Grundkunskaper 6

Blenheim är en lysboj cirka sju distansminuter syd om Falsterbo i Södra Östersjön, ett område där *Tre Kronor* har rört sig ett flertal gånger. Blenheim var mellan 1975 - 1989 en obemannad kassunfyr. 1981, den 28:e februari, påseglades Blenheim för första gången, av det ryska fiskefartyget *Oriandra*. 1989, den 25:e december, påseglades slutgiltigt fyren av passagerarfärjan *Poul Anker*, på väg från Bornholm till Köpenhamn. Den övre delen av fyren hamnade på fördäck och fick följa med fartyget till hamn. Resten av fyren Blenheim avlägsnades senare genom sprängning.

Vad kan då namnet Blenheim ha för ursprung? Mycket talar för att grundet har fått sitt namn från det brittiska fartyget *HMS Blenheim* som troligen "upptäckte" grundet någon gång under Krimkriget 1854-1855. *HMS Blenheim* var ett "60, 3rd rate ship of the line, screw" som översatt betyder att det var ett 60-kanoners två-däckt linjeskepp försett med ångmaskin och propellerdrift. Fartyget deltog bland annat i belägringen och beskjutningen av Sveaborg utanför Helsingfors som vid tiden var Storfurstendömet Finland, en del av Ryssland som då låg i krig med Storbritannien och Frankrike.

Om det verkligen är just denna *HMS Blenheim* som givit grundet dess namn är svårt att veta. Det har genom seklerna funnits fem fartyg i Royal Navy med samma namn. Internet har knapphändig dokument om fartyget. I *Military history of Royal Navy 1816-1856* omnämns fartyget och dess operationer här och där men inget nämns om någon grundstötning. Fartygets loggbok för den aktuella perioden finns bevarad – den såldes av ett auktionshus i London för några år sedan till en privatperson. Därmed stannar historien vid en spekulaton. ■

/PER BJÖRKDAHL



En bit av en mast från HMS Blenheim finns bevarad på National Maritime Museum i Greenwich, Kanonkulan träffade masten 1855.





Rolf Wigström visar upp ett exemplar av Björn Sennebys litografi.

Åländska segelfartyg som frimärken

Den 1 februari 2019 utkom den femte och näst sista delen i frimärksserien segelfartyg. Segelfartygen behöll ännu under mellankrigstiden sin popularitet på Åland och två av dem, skonerten *Vineta* och fyrmastbarken *Parma*, har fått nytt liv genom konstnären Allan Palmers frimärken.

Sjöhandeln fick efter första världskriget ett uppsving och bland annat byggandet av segelfartyg upplevde en kortvarig renässans på Åland. Mellankrigstidens största åländska bonderederi Varvs- & Rederiaktiebolaget Viking bildades 1917 i Saltvik. Rederiets enda nybygge blev den tremastade skonerten *Vineta* som sjösattes i november 1919. Efter åtta års seglation i Östersjö- och



Nordsjöfart strandade fartyget i en svår vinterstorm och blev vrak på Gotland. Samma år 1927 upplöstes Vikingbolaget då styrelsen ansåg att tiden för de mindre segelfartygen var förbi. De nya tiderna märks också på frimärket där Allan Palmer har målat *Vineta* med regnvåta segel i stiltje som blir passerat av ett fullastat ångfartyg.

Fyrmastbarken *Parma* är känd för att ha gjort 1900-talets snabbaste seglats från Australien till Storbritannien; 1933 tog resan till England endast 83 dygn och en av Ålands mest berömda sjökapten Ruben



de Cloux stod vid rodet. Kaptenen hade 1931 bildat ett av Ålands sista partrederier för att köpa *Parma* av Hamburg-rederiet F. Laeisz. Fartyget var byggt 1902 i Glasgow och hette ursprungligen *Arrow*. Till frimärket valde Allan att måla *Parma* på sin rekordresa där fartyget går för fulla segel i 12–15 knop på väg mot Kap Horn. En olycka i Glasgow 1936 blev slutet för fartygets seglingsera. ■



Värva och vinn!

Vi vill bli fler medlemmar i föreningen

Med många medlemmar ökar våra möjligheter att stödja fartyget *Tre Kronor af Stockholm*. Föreningens ekonomi stärks, fler medlemmar seglar med fartyget, vi kan hitta nya frivilliga - volontärer - till många viktiga uppgifter. Vi sprider intresse och kunskap om traditionella segelfartyg och vårt uppdrag för Östersjön. Och, inte minst, en stor förening har "tyngd". För första gången provar vi nu att starta en tävling med fler föreningsmedlemmar som mål.

Fina priser

1 pris. Flest värvade medlemmar. En vacker inramad litografi av Björn Senneby föreställande *Tre Kronor af Stockholm*. Litografen utfördes innan fartyget var färdigställt och utgör konstnärens vision av fartyget några år framåt i tiden. Motivet användes på aktiebrevet då dessa utgavs fysiskt, i tryckt form.

Dessutom, en heldagssegling för två personer.

2-5 pris. Flest värvade medlemmar efter första priset. Reproduktion av *Tre Kronor af Stockholm*, oramad plus diplom. **Dessutom** en halvdagssegling per vinnare.

Samtliga övriga värvare. Diplom.

Tävlingstid

Tävlingen pågår från detta Briggenblads utgivning till och med 15 maj.

Vilka får tävla?

Medlemmar i Föreningen Briggen Tre Kronor.

Så här går det till

Gå in på www.briggentrekronor.se, klicka på knappen **BLI MEDLEM** uppe till höger på sidan. Du hamnar då på ett formulär som fylls i. Viktigt att du under fältet **Övriga kommentarer** skriver: Värvad av och ditt namn och medlemsnummer (eller adress). Därefter väljs betalningsmetod: Swish, kort eller PayPal. Betalning måste vara utförd under tävlingstiden för att gälla. Det går även bra att fylla i formuläret och betala senare – då får man en bilaga till välkomstmejllet med OCR för bankgirobetalning. För att värvaren ska ingå i tävlingen måste betalningen vara inne före 15/5.

Ett tips

Det är självklart tillåtet att "sponsra" ett medlemskap. Då mailar man till foreningen@briggentrekronor.se med namn, adress, tel och e-post så får man inbetalningsuppgifter.