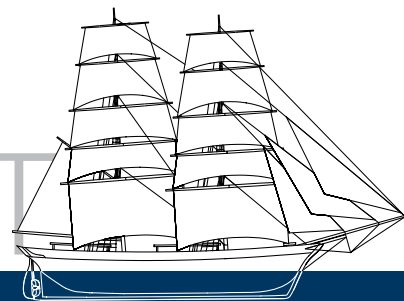


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2012



Briggfestival
Mystic Seaport
Hållbara Hav
Vykortstävling
Arbeten i riggen
Briggar i världen
Konst på segel

**Nu längtar vi
efter segling**

*Vykortbilden:
Sommarnatt i Åbolands skärgård.*
FOTO: ANTON STENROS



Lär av Mystic Seaport!

Stockholm är en fantastisk vattenstad. Byggt på öar, med lättframkomliga vattenvägar av både sött och salt vatten. En unik skärgård alldeles nära och flera maritima inslag mitt i stan – Beckholmen, Skeppsholmen, Djurgårdsvarvet, ja hela Stockholms Sjögård med kajer och historia. Tänk om våra lokala politiker kunde förstå värdet i att satsa mer på Stockholms maritima delar, tänk om flera finansiärer kunde få upp ögonen för vad en sådan satsning kan ge framöver? Jag jämför förstås med Mystic Seaport, som du kan läsa om på sidan 4 och framåt. Här har frivilliga krafter under många år kämpat på och byggt



ett "maritimt Skansen" som nu drar massvis med turister varje år. Det skapar arbetstillfällen och goodwill, samt ökar intresset för maritimt hantverkskunnande.

Om Stockholms lokala företag och politiker satsade lite mera på Stockholms maritima kultur skulle våra utländska turister kunna få uppleva så mycket mer än ett flera hundra år gammalt misslyckat fartygsbygge, som i och för sig är väl värt ett besök (tänker förstås på Vasa). Vi har seglande skutor, ångbåtar, veteranbåtar, vi kan ordna kappseglingar, uppvisningar, stadsvandringar. Vi har skärgårdsmarknaden, Skeppsholmsdagen – och vi har gott om frivilliga som gärna skulle ordna flera aktiviteter för turisterna. Men det behövs stöd från styrande håll, annars blir det inte av. Hjälp gärna till och tjata på "din" lokalpolitiker – de behöver höra detta om och om igen.

Briggen Tre Kronors initiativ **Hållbara Hav** har dock fallit i god jord – äntligen! Här är nu både Miljödepartementet och två stora miljöorganisationer, Världsnaturfonden och Håll Sverige Rent med på banan. Du som inte vet vad Hållbara Hav handlar om, gå in på www.hallbarahav.nu och läs.

Snart är det båtmässa igen i Stockholm. Förra året hade briggen en så snygg och trevlig monter att mässans ansvariga gav oss beröm för den. Vi kommer att finnas på samma ställe i år som i fjol – vid de "klassiska båtarna" i C-hallen monter C24:14. Välkommen att hälsa på i briggens monter och ta gärna med dig en granne eller god vän. Vårt huvudspår kommer att vara att värva medlemmar – och berätta om "Briggen" förstås.

Nu firar vi också att briggen har varit 15 år på rätt köl – se inbjudan på sidan här intill. En hel vecka fylld med spännande program, med gott om tillfällen för möten och återseenden. Välkomna!

Välkomna även på den spännande vernissagen söndag den 18:e mars när Stig Fyring visar och säljer konst med maritima motiv, bland annat briggen. Hälften av inkomsterna går direkt till Briggen Tre Kronor. Kom och se till att vi får röda prickar på varenda tavla!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor

Kallelse till årsmöte

**Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Tisdagen den 17 april 2012
klockan 18.00.**

Enligt stadgarna ska följande
ärenden förekomma:

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

Efter årsmötet serverar vi enkel förtäring.

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på: www.briggentrekronor.se > Föreningen samt på Briggen Tre Kronors kontor, Örlogsvägen 11, Kastellholmen, senast 14 dagar före årsmötet.

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

Vad händer på Blasieholmen?

Har du passerat Grand Hotel den senaste tiden kanske du har undrat över det stora tältet.

Där arbetar **Jim Hansson** och hans arkeologkollegor från Sjöhistoriska museet med en utgrävning av ett spännande skeppsvrak.

Jim höll ett föredrag om vrak i Stockholmstrakten på Briggmåndagen den femte september förra året. Vraket vid Grand var då alldeles nyupptäckt.

Följ arbetet på marinarkologibloggen: www.sjohistoriska.se ■ PB



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).

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE PER BJÖRKDAHL • E-POST BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • PLUSGIRO 87 36 63-9
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Tre Kronor af Stockholm jubilerar – 15 år på rätt köl!

I år är det femton år sedan kölen sträcktes. Det vill vi uppmärksamma genom att under några kvällar samla gamla och nya vänner ombord. Du möter kända profiler som berättar och visar bilder om åren som gått.

FRÅN KÖLSTRÄCKNING TILL SJÖSÄTTNING

Måndag 26 mars kl. 18.00 – 21.00

Byggtiden blev ett mål i sig – intresset för bygget växte, resurser samlades, ritningar skapades och ett glömt hantverk väcktes till liv. Bygget var en kreativ process och på skeppsbyggmästarens axlar vilade ansvaret att färdigställa fartyget. Skeppsbyggmästarna **Gustaf Dillner** och **Korhan Koman** berättar, samtalar och visar bilder.



FRÅN HÅLLBART SKEPPSBYGGE TILL HÅLLBAR VERKSAMHET

Tisdag 27 mars kl. 18.00 – 21.00

Att bygga ett stort träfartyg med extrema kvalitetskrav kräver både hjärta och hjärna. Att bygga en verksamhet från start handlar om visioner, drömmar och entreprenörskap.

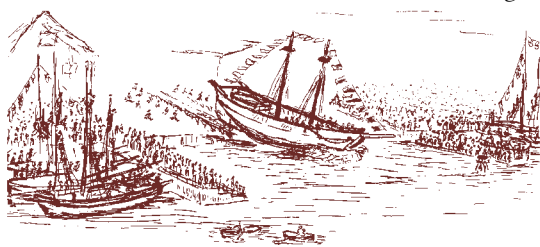
En mycket tuff, spännande och stimulerande seglats i medvind såväl som motvind har fört oss dit vi är idag. **Thomas Flinck** berättar om händelseutvecklingen och om människor som utifrån ledorden *äktbhet, kvalitet och entreprenörskap* byggt något som många inte trodde var möjligt.

TRE KRONORS UPPDRAG

Onsdag den 28 mars kl. 18.00 – 21.00

1. Hållbara hav

Tre Kronors huvuduppdrag är att göra en insats för Östersjöns miljö. Hösten 2011 tog Tre Kronor och fartygets gudmor kronprinsessan Victoria initiativet till **Hållbara Hav**.



Syftet är att föra samman myndigheter, näringsliv och forskarvärlden och lyfta fram insatser som görs för Östersjön. **Göran Lindstedt** berättar om initiativet och höstens aktiviteter runt Östersjön.

2. Ungdomar ombord

Genom åren har många ungdomar seglat med briggen. För vissa har det varit en del i deras utbildning och för andra har det handlat om att få perspektiv på sin tillvaro. **Tryggve Martinsson** är vår eldsjäl som jobbar för att få ut ungdomar med trassliga hemförhållanden på sjön. Han berättar om hur mycket det betyder för ungdomarna och deras familjer att få lämna vardagen för en segling med Tre Kronor.

SÄL, ÖRN OCH STRINDBERG

Torsdag den 29 mars kl. 18.00 – 21.00

Under hösten 2011 erbjöd vi en möjlighet att uppleva skärgårdens natur och kultur från fartygets däck. Vi seglade i Sven Barthels och Roland Svenssons kölvatten. Sent på hösten spanade vi efter säl och örn vid Huvudskär.

Med på seglingarna hade vi kunniga guider, bland andra **Ulf Sörensson** och **Henrik Waldenström**. Ulf och Henrik kommer att ge en resumé från dessa seglingar och även berätta om årets planer.

Så här föreställde sig skeppsbyggmästare Korhan Koman hur sjösättningen skulle bli. Omslagsteckning till Briggenbladet nummer 2 i maj 2005.



RIGGA EN SKÖNHET

Fredagen den 30 mars kl. 18.00 – 21.00

Inför byggandet av Tre Kronor fann man en passande förlaga i Örlogsbriggen *Gladans* skrov. Gladans rigg var dock för gammaldags och i stället utformade **Allan Palmer** en vacker och effektiv rigg som skulle göra skrovet bättre rättvisa. Vi får en introduktion till råsegelriggen och om arbetet med Tre Kronors rigg.



HAPPY SHIP

Lördagen den 31 mars kl. 18.00 – 21.00

Jungfruseglingen krävde en besättning med unik kompetens för att segla fartyget och de skulle även kunna möta passagerare och gäster på bästa sätt.

Ambitionen var att skapa ett "happy ship", att skapa en kultur ombord som gjorde det möjligt att både arbeta och ha kul. **Rickard Engberg** och **Lina Svärd** berättar om hur fartyget fick liv.

Entré, öl och soppa: 100 kr per person
Anmälan via: www.briggentrekronor.se
Plats: Salongen ombord på *Tre Kronor af Stockholm*, Kastellholmen, Stockholm, buss 65 eller Djurgårdsfärja till Skeppsholmen.

Välkomna alla ni som varit med om att förverkliga drömmen om *Tre Kronor af Stockholm*!

Mystic Seaport

– ett amerikanskt maritimt Skansen



På den amerikanska östkusten, i sydöstra hörnet av Connecticut, två timmars bilresa söder om Boston och 2,5 timmars bilresa norr om New York, ligger Mystic, ett samhälle med ca 4000 innevånare. På den lilla huvudgatan i "downtown" flockas tusentals turister under somrarna och många av dem har siktet inställt på Mystic Pizza, en pizzeria som gav namn åt en av Julia Roberts första filmer, 1988.

Den som vill vara riktigt kulturell ska dock vända näsan mot floden Mystic River, som delar byn i en västra och en östra del. På den östra flodstranden, en 15 minuters promenad från huvudgatan, ligger turistattraktionen *Mystic Seaport, The Museum of America and the Sea*. Med sina ca 8 hektar är Mystic Seaport landets största sjöfartsmuseum, och för en svensk turist kan det enklast förklaras med att vara ett amerikanskt maritimt Skansen!

Det var ingen tillfällighet att USA:s största sjöfartsmuseum grundades i Mystic, ty redan på 1600-talet, när de första immigranterna slog sig ned i området, varvade de jordbruk med båtbyggeri. Storhetstiden för områdets skeppsbyggnadsindustri var under 1800-talet, med höjdpunkten mellan 1850 och 1870-talet, då inte mindre än sex båtvarv kantade stränderna längs Mystic River.

Floden, som egentligen är ett inlopp, och området erbjöd faktorer som gjorde Mystic idealiskt för varvsindustri: närheten till skog och därmed timmer och en väl skyddad, förhållandevis djup flod med bräckt vatten i vilket skeppsmask inte trivs. I Mystic byggdes alla olika typer av fartyg. Det mest kända är det tremastade 1 679-ton klipperskeppet *David Crockett* på 215-fot, som sjösattes 1853 från George Greenman Shipyard, och som rundade Cap Horn inte mindre än tjugofem gånger.

Mystic Seaport grundades juldagen 1929 som en maritim historisk intresseförening av Carl Cutler, Edward Bradley och Dr. Charles Stillman, tre herrar vars familjer och släktingar hade levt och verkat i Mystic i generationer. Det var grundarnas egna maritima ting som lade grundplåten till den första utställningen i september 1931. Samlingen in-

hystes då i en gammal nedlagd maskinverkstad. Tidigare samma år hade Dr. Stillman donerat en slup, *Annie*, en så kallad *sand-bagger*, byggd 1880 i Mystic. Denna båttyp var till en början en arbetsbåt, men när några kappseglingsentusiaster insåg att båten kunde komma upp i ett flertal knop om man hissade ett överdimensionerat segel på masten, blev den en populär kappseglingsbåt runt sekelskiftet.

Stora visioner

Även om det gick långsamt att få igång verksamheten, mycket på grund av den Stora Depressionen som rädde under 1930-talet, hade de tre grundarna stora visioner inför framtiden. De ville bygga upp ett område som gav besökare en historisk inblick och undervisning i landets stolta maritima bakgrund. Under sommaren 1934 fick allmänheten tillgång till utställningen under två eftermiddagar i veckan, vilket utökades året därpå när ytterligare en utställningshall öppnades.

I november 1941 gick en dröm i uppfyllelse när det första större fartyget anlände till föreningens "båtsamling", barken *Charles W. Morgan*, som hade sjösatts 1841 i New Bedford, Massachusetts, och då tillhörde



Barkskeppet *Charles W. Morgan* (till vänster) och fullriggaren *Joseph Conrad* (ovan) är de största fartygen i Mystic Seaports samlingar.

landets stora valfångstflotta. *Morgan* gjorde inalles 37 valfångstresor, den sista 1921. Idag är hon det enda kvarvarande fartyget byggt i trä av en valfångstflotta som bestod av ca 2 700 fartyg i Amerika.

Med *Charles W. Morgans* ankomst till Mystic kom också fler besökare för att tram-pa hennes däck när hon officiellt öppna-des i juni 1942. Med en storattraktion som *Morgan* började också planerna på att rekon-struera en liten "hamnstad" på den plats där *Morgan* vilade på en sandbädd. Den första byggnaden som flyttades till området, som en gång varit George Greenman Shipyard, var en komplett smedja från 1885, också den från New Bedford. Fler och fler byggnader flyttades sedan in från de närliggande del-staterna.

Året 1947 fick föreningens flotta ett fint nyttillskott, när den lilla fullriggaren *Joseph Conrad* bogserades upp på Mystic River. Den tremastade *Conrad*, endast 111 fot lång, hade byggts av svenskt stål av Burmeister & Wain i Köpenhamn 1882 under namnet *George*

Stage. Hon hade tjänstgjorde i den danska handelsflottan som träningsfartyg fram till 1934, då hon räddades från att bli skrot av den australiensiske sjömannen Alan Villiers, som döpte om henne till *Joseph Conrad* efter hans favoritförfattare. Under brittisk flagg, med Villiers som kapten, fortsatte hon att segla med ungdomar som besättning, och Villiers kom att skriva ett par böcker om fartyget och hennes 24 månaders seglats som tog henne 50 400 nautiska mil jorden runt. 1936 köptes *Conrad* av affärsmannen George Huntington Hartford II som använde henne som privatjakt innan han lämnade över henne till amerikanska staten vid andra världskrigets utbrott. 1947 skänktes hon till föreningen som året därefter började kallas Mystic Seaport Museum.

Besökare sjövägen

Vid tiden för *Conrads* ankomst hade museet 1 000 medlemmar eller vänner ("Museum members"), vilket kan jämföras med 27 medlemmar året 1930 och 500 året 1945. Andra siffror pekar också på ett ökat in-tresse för sjöfartens historia bland ameri-kanerna: 1935 hade museet 180 besökare, medan museet 1947 hade hela 23 000 besö-kare. Under 1950-talet flyttades fler byggnader in till museets "hamnstad". 1952 donerade Briggs Cunningham jakten *Brilliant*, 61 fot, som var ritad av den kände designern Olin Stephens 1929. Med *Brilliant* i muse-ets flotta började också kurserna i segling ta fart på allvar. Eftersom Mystic Seaport är beläget längs Mystic River kom inte enbart besökarna landvägen, museet hälsade också dem som kom sjövägen välkomna med öpp-na armar. Under sommaren 1956 ankrade omkring 1 000 privata båtar till vid museets kajer. I slutet av 1950-talet var det årliga be-söksantalet en kvarts miljon.

1960-talet blev ett succéartat decenni-um för Mystic Seaport. 1960 öppnades ett Planetarium med 84 sittplatser och 1965 fick museets medlemmar, som nu var drygt 7 000 till antalet, en egen byggnad. Samma år öppnades museets bibliotek, G.W. Blunt



Museet rymmer en mycket stor samling maritima föremål. Däribland en mängd galjonsfigurer.

White Library, som numera är ett av USA:s främsta forskningsbibliotek när det gäller maritim litteratur och manuskript. Året innan kom *L.A. Duntun* till museet, en fiske-skonare på 123-fot, ritad av Thomas F. McManus, och sjösatt 1921 vid ett varv i Essex, Massachusetts. Vid den här tiden hade Mystic Seaport mer än 350 000 besö-kare om året och nästan 3 000 båtar kom år-ligen för att lägga till vid museet.

Året 1968 kommer för all framtid ha en stor gyllene stjärna i Mystic Seaports histo-riekalender. Det var året då kapten Alan Villiers, då en berömda författare, skrev en strålande artikel om museet som publice-rades i *National Geographic Magazine*. Nästföljande år inräknades mer än en halv miljon besökare i museets besöksstatistik. Flertalet av besökarna kom med bil på den nyligen öppnade motorvägen *Interstate 95*, som passerar en och en halv kilometer från museets huvudentré.

Efter några år av problem med att ta hand om museets snabbt växande flotta, öpp-nades 1972 Henry B. duPont Preservation ►

"Sandbaggers" seglar i Fisbers Island Sound, vattendraget just vid Mystic Rivers mynning. I förgrunden "Annie".



Mystic Seaport, fortsättning

Shipyard, ett fullt fungerande båtvarv, i museets södra del, där hundra år tidigare Charles Mallory Shipyard hade varit beläget. 1973 lyftes så, som första renoveringsobjekt, *Charles W. Morgan* på 350 ton ur vattnet. Hon hade sedan sin ankomst till museet 1941 vilat på en sandbädd. Renoveringen, som innebar att skeppsbyggare och lärlingar anställdes, blev en storartad succé och besöksantalet steg ytterligare.

Kunskap i sjömanskap

Samtidigt med renoveringen av *Morgan* började också en ny fas i museets historia, då ledningen för Mystic Seaport beslöt att inte enbart bevara fartyg och föremål utan också sjömanskunskap. En speciell grupp ur museets personal utförde demonstrationer som visade besökarna hur sjömännen i gamla tider satte segel, hissade upp ankare, lade ut fisknät från små båtar, rensade fisk, rodde i mindre valfångstbåtar från vilka man hade jagat valar och hur sjömännen fördrev sin lediga tid ombord ett fartyg med sång, musik och spel, med mera. Dessa demonstrationer pågår fortfarande under museets högsäsong.

Liksom andra utomhusmuseer och -attraktioner i USA, såg Mystic Seaport en nedgång i antalet besökare under 1980- och 1990-talen. Detta hindrade dock inte museet från att satsa på nya utställningar. Under mitten av 1990-talet använde filmmakaren

Steven Spielberg delvis Mystic Seaport som inspelningsplats för filmen *Amistad*, som grundade sig på verkliga händelser omkring 1840, då slavar från Västafrika som fraktats till Cuba gjorde uppror ombord på den spanska skonaren *La Amistad* och tvingade besättningen att sätta segel tillbaka mot Afrika. Besättningen styrde emellertid stäven norrut, och skonaren hämtades in till New Haven, Connecticut, av amerikansk militär. Därefter följde en utdragen rättegång, vilken slutligen förklarade slavarerna som fria män och kvinnor eftersom de hade förts från Afrika mot sin vilja.

Frigivningen av slavarerna från *La Amistad* hade länge setts som en viktig händelse i USA:s historia. Samma år som Spielbergs film visades på vita duken, 1997, tillfrågades Mystic Seaport av organisationen *Amistad America Inc.* om museet kunde bygga en kopia av *La Amistad*. Nästföljande år, 1998, påbörjades arbetet med att bygga *Amistad* under ledning av chefen för varvet, Quentin Snediker. Sommaren 2000 sjösattes den 80 fot (cirka 27 meter) långa *Freedom Schooner Amistad* under pompa och ståt. Hon är nu ett undervisningsfartyg i



Sabino – USAs enda kvarvarande koleldade passagerarfartyg i trafik.

sjömanskap och i afro-amerikansk historia. Även om *Amistads* hemmahamn är New Haven ses hon ofta besöka Mystic Seaport.

Totalrenovering av Morgan

Trots att besöksantalet har vacklat under 2000-talet – omkring 300 000 årligen – har Mystic Seaport fortsatt att varva gammalt och nytt. Museets 8 hektar är indelade i tre områden: båtvarvet, hamnstaden och utställningsområdet. I södra delen ligger, som tidigare nämnts, båtvarvet där just nu museets kronjuvel, *Charles W. Morgan* genomgår en totalrenovering inför sin 38:e seglats vilken är beräknad att ske under 2014. Renoveringen, seglatsen (i vilken ingår nya segel för 1,6 miljoner dollar) och tillhörande utställningar beräknas kosta totalt 10 miljoner dollar. (Mer om *Morgans* renovering och seglats i ett senare nummer av *Briggenbladet*.) Trots att *Morgan* är under renovering tillåts besökare gå ombord för att se hur arbetet fortskrider.

I museets mellersta del ligger hamnstaden med ca 30 olika byggnader och hus som visar besökarna hur en liten hamnplats kunde se ut under mitten 1800-talet. De flesta byggnaderna i området har museivärdar som utför de gamla hantverken. Några exempel på byggnader: segelmakeri, smedja, tryckeri med handpress, tunnbinderi, bank, skola, kyrka, repslageri, varuaffär, klockaffär med nautiska instrument, apotek och gästgiveri. Det sistnämnda heter Schaefer's Spouter Tavern efter den fiktiva krogen i Herman Melvilles roman *Moby Dick*, The Spouter Inn. Under sommarmånaderna serveras här lättare luncher med öl och vin.

Det finns också några bostadshus som visar hur en medelklassfamilj kunde bo, men också hus som tillhörde överklassfamiljer,



I Mystic Seaports verkstäder förs hantverkskunskan vidare, som här i skeppssmedjan.

till exempel bröderna George, Clark och Thomas Greenman som grundade det största skeppsvarvet längs Mystic River. Medan huset som äldste broder George bodde i är stängt för museibesökarna, är Thomas Greenman House, byggt 1842, en kombination av utställning på första våningen och kontor på andra våningen (här har jag mitt kontor). I mellanbrodern Clarks hus har museets administrativa avdelning sina kontor. Här har bland annat museets president, Stephen C. White, sitt kontor.

Utställningar och aktiviteter

I den norra delen av museiområdet ligger ett flertal utställningsgallerier, några med permanenta utställningar, medan andra skiftar utställningar år efter år. Under de senaste åren har besökare kunnat beskåda utställningar om sjömannasånger (där barnen kunde bygga sina egna instrument, precis som fattiga sjömän fick göra), tatueringskonsten, bogserbåtar, fartygsmodeller och "skatter" från museets valv. I vår öppnas en konstup-



Gott om möjligheter att komma ut på vattnet; seglarskola, turseglingar, roddbåtar...



Breck Marshall är en "catboat" som utgår från båthuset och används som sight-seeing båt på Mystic River.

ställning där elever från en konstakademi i Brooklyn, New York, har låtit sig inspireras av Charles W. Morgan. En av de permanenta utställningarna visar en samling av galjonsfigurer, bland annat ett örnhuvud från Donald McKays förnäma fartyg *Great Republic*.

Vad har då Mystic Seaport att visa upp när det gäller sin flotta, mer än *Morgan*, *Conrad*, *Dunton*, *Annie* och *Brilliant*? Mellan mitten av maj till mitten av oktober kan museibesökarna för 5,50 extra dollar ta en 30-minuters ångbåtsfärd på Mystic River med *Sabino*, en ångbåt som byggdes 1908 i Maine. *Sabino*, den enda kvarvarande koleldade passagerarbåten som fortfarande är i trafik i USA, kom till museet 1974.

Mystic Seaports besökare har flera olika alternativ att "komma ut på vattnet" under sommarmånaderna. En motorbåt kör i skytteltrafik mellan museets södra och norra hörnor för att plocka upp eller släppa av besökare som vill ta en titt på museet från sjösidan. Andra sjöturer arrangeras från Båthuset, där olika kaptenar antingen kör eller seglar besökarna upp och ned längs floden. För den som vill ha litet motion hyr Båthuset också ut mindre ekor med åror. Den vackraste båten i Båthuset är *Araminta*, en 33-fots ketch, som ritades av L. Francis Herreshoff 1948 och byggdes i Maine 1954. En kapten tar gärna besökare ombord *Araminta* för en dagstur ned på Mystic River och ut i Fishers Island Sound.

Förtöjda vid kajerna ligger olika typer av fiskerifartyg: trålare, kuttrar och slupar som under sin arbetstid fångade torsk, ostron och sardiner. Här finns också museets andra danska fartyg, *Gerda III*, en skuta som byggdes 1928 och verkade som tillsynsfartyg av danska fyror. Under hösten 1943 smugglade den lilla besättningen på *Gerda III* om-

FAKTA OM MYSTIC SEAPORT:

Grundades den 25 december 1929.

Har cirka 250 anställda, och under sommarmånaderna ytterligare ca 100 säsongsanställda. Volontärkåren är stor, 1175 personer som under 2011 arbetade ihop hela 85 000 timmar.

En inträdesbiljett, som är giltig i två dagar, kostar 24 dollar för vuxen, 15 dollar för barn (mellan 6-17 år), fritt inträde 5 år och yngre.

Medlemsavgift: en vuxen: 45 dollar, par: 70 dollar och familj: 95 dollar. Medlemmar har gratis inträde till museet under ett år och har 10% rabatt i museets presentaffär och bokhandel samt på Latitude 41° Restaurant. 2011 hade museet ca 16 500 medlemmar. Nästan varje helg under högsäsongen arrangeras speciella evenemang. Det populäraste är **The Wooden Boat Show** som årligen under tre dagar i månadsskiftet juni/juli lockar nästan 14 000 besökare.

Besök gärna Mystic Seaports hemsida för mer information: www.mysticseaport.org

Besättningen på den danska båten *Gerda III* smugglade 300 danska judar över till Sverige år 1943.





Mystic Seaports shantiegrupp är några av de 250 anställda. Det finns också över tusen volontärer.

Mystic Seaport, fortsättning

kring 300 danska judar över till den skånska kusten i grupper av 10 till 15 personer. Idén att rädda en utsatt del av den danska befolkningen på detta sätt, kom från kaptenens 19-åriga dotter, Henny Søndig. *Gerda III* tillhör Museum of Jewish Heritage i New York City, men är på ett permanent lån hos Mystic Seaport.

Fyra av museets båtar är erkända av den amerikanska staten som "nationella historiska landmärken", fartyg som har ett speciellt historiskt och kulturellt värde för nationen. Dessa är *Morgan*, *Dunton*, *Sabino* och fiske-

kuttern *Emma C. Berry*, en "smack" som byggdes 1866 i Noank, en liten fiskeby söder om Mystic.

I några byggnader finns mindre båtar samlade. En fin samling är museets "Catboats", en båttyp som alltid har varit populär i södra New England både som arbets- och nöjesbåt. Här finns också segelbåten *Vireo*, som ägdes av Franklin D. Roosevelt i början av 1920-talet. Vid båten finns ett berömt fotografi som visar Roosevelt och hans familj i båten. Dagen efter fotot var taget, drabbades han av polio och kunde aldrig mer segla i *Vireo*.

Allt som allt har Mystic Seaport en båt-samling på litet mer än 500 "vattenfarkoster",

allt från en enkel roddbåt eller kanot på några meter upp till *Morgans* storlek. Drygt 100 av båtarna är "utställda" på museumområdet, medan de övriga förvaras i en stor båthall.

För stora och små barn

För familjer med barn finns på Mystic Seaport barnvänliga aktiviteter, som till exempel ett "barnmuseum" för de yngre barnen, och för de litet äldre barnen finns en lada med sjömansaktiviteter, där de kan lära sig att sätta ett mindre segel, knyta knopar, skicka meddelanden med signalflaggor med mera. På den stora gräsmattan i mitten av museet kan barnen leka med gammeldags leksaker: kasta ringar, gå på styltor, rulla med tunnband, etc.

En av de största avdelningarna på Mystic Seaport är just Undervisningsavdelningen, som arbetar mycket nära med skolorna i området, men som också har samarbete med skolområden i andra delstater som arbetar med museet på distans. Avdelningen skickar också museilärare ut till skolorna, eller tar emot stora skolgrupper som visas runt eller deltar i olika undervisningsaktiviteter. Ett populärt program på museet är "Ship to Shore" som skräddarsyr undervisningen under några dagar för besökande skolgrupper eller scouter. Ungdomarna stannar över natten och sover under däck på *Joseph Conrad*. Fullriggaren tjänstgör också som logement för ett sommarläger, "Joseph Conrad Camp", i vilket deltagare mellan 10 och 15 år stannar under ett veckolångt läger för att lära sig segla, sjömanskap och att "umgås i tränga utrymmen".



Bland museets 500 farkoster finns många fina fritidsbåtar, här 33-fots ketchen *Araminta*.

Just under sommaren erbjuder museet en rik mängd av kurser och program för barn i åldrarna 4 till 16 år, allt från "Junior Explorers", "Girls of Long Ago", "A Sailor's Life" till "Songs and Lore of the Sea". Naturligtvis finns det kurser i att lära sig segla, eller finslipa sina kunskaper i segling, både för ungdomar och vuxna vilket sker i Dyer Dhow eller JY15 båtar. Därtill ska nämnas *Brilliant* som tar tonåringar eller vuxna ut på fem- eller tiodagarsseglatser längs östkusten. Förra året deltog 29 076 elever, ungdomar och barn i museets undervisning.

Studenter och forskare

Årligen erbjuder museet ca 50 collegestudenter att studera på våren eller hösten vid Williams-Mystic, ett program på en termin som Mystic Seaport har tillsammans med Williams College i Massachusetts. Totalt 1 478 studenter har på så sätt haft museet som sitt campus sedan starten 1977. En annan institution, Munson Institute, lockar doktorander och forskare under sommaren att nyttja museets enorma samlingar, som är inhysta i ett forskningscenter i en nyrenoverad byggnad mitt emot museet på Greenmanville Avenue.

Så, efter ett heldagsbesök på Mystic Seaport vill ni kanske trots allt prova en pizza hos Mystic Pizza i byns "downtown"? Då ska ni bara veta att de **inte** har bästa pizzorna i stan! ■

TEXT: GÖRAN BUCKHORN
FOTO: MYSTIC SEAPORT

Välkommen Göran!

Jag är mycket glad och tacksam över att kunna välkomna Göran R Buckhorn som Briggenbladets korrespondent i USA.

Mystic Seaport är USAs främsta maritima museum. I ett litet samhälle på landsbygden i det oerhört stora landet har ideella krafter och välvilliga finansörer under lång tid byggt upp en stolt och imponerande verksamhet. Det stämmer till eftertanke att vår egen verksamhet med **Briggen** finns i ett område – den så kallade "Stockholms Sjögård" – som rymmer så stor och outnyttjad potential. Inom Skeppsholmen, Kastellholmen, västra Djurgården och Beckholmen finns unika maritima miljöer och verksamheter. Vid kajerna och på vattnet i området finns en mängd fartyg och båtar i världsklass...

Göran, som kommer från Malmö, har arbetat på Mystic Seaport sedan år 2000. Sedan den 1 januari 2011 är han redaktör för museets tidskrift, *Mystic Seaport Magazine*. ■

PER BJÖRKDAHL



Initiativet Hållbara Hav 2012

Efter framgången med Hållbara Hav 2011 går vi vidare och skalar upp Hållbara Hav under 2012. Se gärna www.hallbarahav.nu för en återblick från förra året.

Start på Skeppsbron

Initiativet startar redan i juni då fartyget förläggs till Skeppsbron under en dryg vecka. Initiativet kommer där att presenteras för valda målgrupper och publik.

Sverigeresan startar i Almedalen

Därefter seglar vi till Visby och seminarier och möten i Almedalen under politikerveckan och fortsätter sedan ut på Sverigeresan med stopp i ett tiotal hamnar. Miljöminister Lena Ek kommer att medverka i ett par hamnar.

Initiativet finns på plats i varje hamn under tre dagar för att presentera Hållbara Hav för ortens besökare, boende och beslutsfattare i näringsliv, offentlig förvaltning och intresseorganisationer på lokal nivå. Östersjöfrågorna presenteras på ett pedagogiskt och engagerande vis med en exklusiv utställning, seminarier ombord och seglingar på det hav som vi alla måste hjälpa till att rädda.

I Visby arrangeras som brukligt seminarier ombord och på kaj med en tydlig hållbarhetsinriktning för sommarsemestrande svenskar.

Internationellt i september

Under hela september pågår den internationella delen "Sustainable Seas" som börjar med ett heldagsseminarium i Kolskjulet varpå fartyget seglar till Helsingfors, Tallinn, Riga, Hamburg och slutligen Köpenhamn innan vi vänder kosan hemåt igen.



Kronprinsessparet kommer att närvara vid ett par tillfällen under resans gång och kronprinsessan Victoria även på Kastellholmen. Miljöministern, forskare från Stockholms universitet och representanter från näringslivet och olika intresseorganisationer kommer stå på talarlistan.

I de olika hamnarna arrangeras seminarier och möten mellan företag, politiker och ideella miljöorganisationer.

I Hamburg kommer kronprinsessan Victorias besök väcka stor uppmärksamhet och i Köpenhamn planerar statsrådet Lena Ek ett möte med den danska miljöministern och i samband med detta ett överlämnande av ordförandeskapet i den regionala samarbetskommissionen Helcom. Detta möte kan förhoppningsvis ske i stora salongen ombord på briggen.

Höst med örn och säl

Under senhösten fortsätter vi succén från förra året och gör örn- och sälseglingar i ytter-skärgården.

Vi kommer också, förutom att spana på säl och örn, ge insikter i havets känsliga ekosystem. ■

KERSTIN GRÖNWALL



Briggen bakom Björnkobben. Jan Ullväs tog den här bilden från Ålandsskäer/Huvudskär den femte november förra året. Bilden kom till redaktionen efter det vykortstävlingen var avslutad.

Årets vykortsbild

Sedan vi utlyste tävlingen i Briggenbladet nummer 1-2011 har ett antal trevliga bilder ramlat in till redaktionen. I samband med *Tre Kronor af Stockholms* översegling till Finland och vidare mot S:t Petersburg tog briggens styrman Anton Stenros en serie bilder som vi redan har publicerat några av. Bilderna är tagna mellan två och tre på natten den 11:e juni någonstans i den finska skärgården. Nästan bleke vid vattenytan men tillräcklig vind högre upp för att få seglen att dra och ge fartyget flera knops fart genom vattnet. En del av dessa blev också utvalda att delta i tävlingen. Vi har valt att endast redovisa de tre första placeringarna i tävlingen. Övriga bilder är på fjärde plats. Juryn har bestått av föreningsstyrelsen och Briggenbladets redaktion. ■ /PB

Vinnarbild som även är omslagsbild i detta nummer. Foto: Anton Stenros



Bilden ovan kom tvåa och bilden under trea, båda i soluppgång.



Samtliga bilder på denna sida är tagna av Anton Stenros.



Staffan Cedborg har tagit två bilder på Tre Kronor af Stockholm i Stockholms skärgård. Den nedre har tidigare varit publicerad som "Läsarbilden".



Hans Holmqvist har bidragit med två bilder; "Jungman i riggen" (uppe till höger) och "Solsegel" (ovan). Hans har båda dessa bilder utskrivna på canvasduk i sin segelbåt, där de ger en fin stämning.



Anette Årud från Skogås har tagit två bilder på briggen i skärgården: "Regn på väg"

1.



2.



Arbeten i riggen

Denna vinter bestämde vi oss för att det var dags att ta ned bramstängerna och se vilket skick de var i. Det medförde naturligtvis att vi måste ta ned både röjlararna och bramrarna på båda masterna.

Glädjande nog kunde vi konstatera att stängerna var i gott skick. Det behövs endast lite rengöring och ny färg. Ytterligare ett skäl till att vi ville ta ned stängerna var att vi ville justera wirens ögon som är för trånga, de är så små att de trycker ihop beslagen de ligger runt, så beslagen kärvar när vi monterar allt på stängen. Detta är olyckligt när Allans tanke med dessa beslag var att de ganska enkelt skulle kunna löpa upp på stängen, eller rättare sagt stängen skulle kunna löpa ned genom beslaget för att underlätta när vi vill kunna sänka stängerna, till exempel vid passage av för låga broar.

Nu är det en ganska komplicerad operation. I vilket fall som helst så det är inget man gör bara för att man närmar sig en bro. Det kräver faktiskt en arbetsdag för fyra personer för att fira stängerna, sedan är det säkerligen två dagar för att få upp allt och sätta an alla stag och barduner.

Det innebär att vi nu har tagit ned alla stag och barduner och har dem inne i verkstaden, där vi kan reparera skadad klädning, garnet som är virat runt stålwiren, och smörja in allt med rostskyddande lappsalva, en blandning av tjära och linolja. Vi går också igenom alla skivgatt (blockskivor fast monte-

rade inne i master, stänger och rår), kontrollerar slitage samt smörjer upp axlar och hjul.

När allt är klart och vädret blivit mildare börjar vi montera allt igen. Tanken är att vi sätter igång med det arbetet under mitten av april. Jag minns fortfarande hur tungt det var att ta ned allt när det blåste och var mörkt. Det var inte så kallt dessa dagar som tur var, vi frös ordentligt ändå! Märklig känsla var det när vi arbetade där uppe och det blev mörkt. Genast börjar man slappna av, när man inte ser hur högt det är så tänker man inte på det. Annars arbetar man under en ständig anspänning. Men i slutet av dagen kommer jag ihåg hur jag bände med stor kofot och hängde med hela kroppsvik-

3.



ten ut åt sidan, stående på knä längst ut på tvärsalningarna (ungefär som vantspridare av trä) Det är klart att vi alltid sitter fastspända med sele och att vi håller i oss. Så det är egentligen ingen fara men det är mer intressant hur mycket synintrycket påverkar en. Man är på samma ställe med samma förutsättningar men arbetar helt olika beroende på om det är ljust eller mörkt!

Hursom helst, allt detta arbete innebär naturligtvis ännu mer att tänka på i vår, och att den vanliga vårrustningen kommer att kryddas av att vi först hissar upp bramstängerna steg för steg samtidigt som vi hänger på wiren. ■

KORHAN KOMAN



1. Innan stängerna kan tas ner måste vant, barduner, jacobsstige och så vidare monteras bort.
2. När stängen ska sänkas ner till däck måste först träkilen (A) slås ur uppåt (kilen gör att stängen inte kan röra sig i längskekpsled). Därefter är det bara att hissa upp stängen en liten bit för att kunna ta ur sluthultet (B). Sluthultet är en "metallsprint" som gör att stängen "står på" de underliggande träbalkarna – längsalningen.
3. Båda stängernas kilar satt som berget – inte ens det grövsta våld hjälpte...
4. ...varför de helt "enkelt" fick borras ur.
5. Därefter var det enkelt att fira ner stängerna med stängvindan. Nere till böger om Mats Andersson syns skeivgattet för stängvindan och där nedanför hålet för sluthultet.

Foto: Per Björkdahl



5.

Boktips:

Skepp Människa Hav – en loggbok under vind och stjärnor

(Schiffe Menschen Ozeane
– Ein Logbuch unter Wind und Sternen)

För den som läser tyska obehindrat kommer i april på ett schweiziskt förlag en spännande och vacker bok. En översikt – eller ett panorama, enligt författaren – över människans göranden till havs genom seklen.

Boken börjar med Sankt Brendan och hans 40 medresenärer, som avseglade från Irland för att finna "paradiset på andra sidan havet", fortsätter med vikingar, portugiser och spanjorer under århundradena när världskartorna ritades om efter varje resa. James Cook finns förstås med, myteriet på Bounty, klipperskeppens tidevarv med guld-rusch, te, vete och kappsegling på stormiga breddgrader.

Ett kapitel handlar om berömda kapte-ner – här ställs den bibeltrogne kaptenen Fitz-

Roy mot vetenskapsmannen Charles Darwin, den galne kapten Ahab mot Moby Dick och ingenjören I. K. Brunel mot det sunda förnuftet.

Sista kapitlet handlar om de segelfartyg som finns på haven i dag, och där ägnas "det vackra nybygget *Tre Kronor af Stockholm*" en egen sida! ■

KERSTIN OTTERSTÅL

Författare Beat Schenk
ISBN: 978-3-907841-10-5
(Priset är ännu inte fastställt)



Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

5 MARS

Story-telling. Tre Kronors seglande historia.

2 APRIL

Inställt. Briggfestival veckan innan!

7 MAJ

Föredrag och pub-kväll.

Kommande program kommer med e-post
samt anslås på www.briggentrekronor.se

Briggen

– perfekt vid högtid och fest!

Du vet väl att det går alldeles utmärkt att förlova sig, gifta sig, hålla barndop, fylla år eller fira andra livets högtider ombord på världens vackraste brigg?

Det finns både en sirlig brudkrona och en stilfull dopfunt som kan användas vid dessa högtider. Kontakta Monica Lundin för info. ■

Kolskjulet miljömärks

I dagarna har vi tagit ytterligare ett viktigt steg i vårt arbete att minska vår miljöpåverkan när Kolskjulets konferensverksamhet nu är miljömärkt i "The Green Key".



The Green Key är en av turismbranschens ledande internationella miljömärkningar för hotell, konferensanläggningar, vandrarhem, campingplatser och fjällstationer. The Green Key administreras av Håll Sverige Rent som vi samarbetar med på olika sätt. ■

Försvunnen – återfunnen och bortforslad!

Sälen Hope på nya äventyr

Uppståndelsen blev stor när personalen i Kolskjulet i mitten av november började förstå det ofattbara – Hope var försvunnen!

Den första misstanken var att sälen drabbats av hemlängtan och försökt simma tillbaka till Åbo. Omfattande spaningar på sjön och längs Stockholms kajer var dock resultatlösa. Kunde Hope blivit bortförd mot sin vilja?

Innan något krav på lössumma framförts återfanns den försvunna oväntat, av ingen mindre än Tre Kronors Monica Lundin, som plötsligt såg att skulpturgruppen Paradiset på Skeppsholmen utökats med en ny medlem – sälen Hope! Kerstin Grönwall var också på plats och fotograferade. Hennes bilder visar både Hopes hemlängtan och hur väl sälen passade ihop med Niki de Saint Phalles och Jean Tinguelys skulpturer.

Den nya hemvisten blev dock kortvarig. I ett huj hämtades Hope av hovet. Sälen ma-



FOTO: KERSTIN GRÖNWALL

gasineras förnärvarande, tillsammans med tusentals virkade grytlappar, babykläder och andra gåvor till kungahuset, i väntan på avgörande om slutförvaring. Briggenbladet kommer att fortsätta att bevaka Hopes vidare öden... ■

HGÖ

Maria Asumpta, byggd 1858, var då hon förliste 1995, ett av världens äldsta segelfartyg i aktiv tjänst. En världsomsegling planerades till åren 2000-2001.

FOTO: TALLSHIPSTOCK/MAX MUDIE

Maria Asumpta

– briggen som seglade i mer än hundra år

Fotografier och filmer av segelfartyget som seglar rakt in mot taggiga klippor och bryts sönder till en sörja av kringflytande träbitar är svåra att glömma. Sedan *Maria Asumpta* den 30:e maj 1995 förliste vid Cornwalls norra kust, har hennes namn förknippats med det tragiska haveriet. En som kan berätta om andra sidor av briggen är Magnus Ström, som numera seglar med *Tre Kronor af Stockholm*.

Vad betyder "Shanty night"? Det undrar Magnus Berglund (numera Ström), när han läser "Shanty night aboard the *Maria Asumpta* 28th January 1991". Det är hans tredje vecka i London och han är fullt upptagen med att sätta sig in i alla arbetsuppgifter på nyhetsbyrån Reuters. Servitrisen på puben i Milwall, där affischen är uppsatt, berättar vad en shanty är och Magnus bestämmer sig för att gå och lyssna. När det gäller *Maria Asumpta* behövs ingen förklaring. Han har redan fäst sig vid den gamla briggen, som genom sitt vackra skrov och sin ålderdomliga rigg visar hur det en gång såg ut vid South Quay, East India Docks. I stället för med segelfartyg, börjar Docklandsområdet vid den här tiden fyllas med fler och fler kontorsskrapor i glas och stål.

Redan efter första kvällen är han fast. Från enkla arbetsuppgifter som att skrapa block, blir Magnus genom båtsmannen Charlie Smiths instruktioner mer och mer insatt i arbetet om-

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

bord. Briggen saknar passagerarcertifikat, men medlemmar i föreningen "Friends of Maria Asumpta" seglar mot betalning, eller som volontärer. Sommaren 1991 är det dags för påmönstring i Ipswich. Under tre veckor seglar Magnus mellan olika kanalhamnar i England och Frankrike. Det roligaste ombord är att klättra i riggen, där det ofta ordnas tävlingar om vem som först kommer upp till kaltpopen. Allt som oftast är det tjugofem personer i besättningen. De som varit ombord längst förmedlade kunskaper till nykomlingarna och det är alltid liv och rörelse ombord. Under de år Magnus håller på med underhållsarbete och seglingar, får han gradvis allt fler arbetsuppgifter och ansvarar bland annat för alla elinstallationer ombord.

Briggen är sedan Atlantseglingen från Kanada 1988 en välsedd gäst i både England, Wales och Frankrike.

Det är sällan tal om några hamnavgifter – tvärtom – många hamnar betalar för att få dit *Maria Asumpta*, som ibland kunde locka tusentals besökare. Att det ofta blir något av en folkfest när briggen ligger vid kaj är något som tilltalar många besättningsmedlemmar. Genom Magnus samling av broschyrer, tidningarna "Maria Asumpta News" och andra dokument, tillsammans med uppgifter på nätet och i böcker växer en bild av fartygets historia fram.

En köl sträcks i Badalona

Skeppsbyggaren Nicolas Pica, från Badalona strax norr om Barcelona, får uppdraget att bygga ett fartyg till José Isern i Masnou. Det sjösätts 1858 under namnet *Maria Asunta*.

Ursprungligen riggas fartyget som "bergantin" eller "bergantin goleta" vilket kan betyda både brigg, brigantin och skonare. På hösten samma år som *Maria Asunta* sjösätts seglar hon med tolv mans besättning till Buenos Aires. Sedan försvinner fartygets aktiviteter under en lång tid i historiens dunkel fram till 1871 då hon seglar från Pernambuco (Recife). Efter 2½ månad kommer hon fram till Barcelona, som fortfarande är hemmahamn. År 1878 får briggen ny ägare, nu i Galicien. Vid förra sekelskiftet säljs hon till "El Serio", känd som mannen som aldrig skrattade. Han och hans familj hade flera fartyg, som alla fraktade salt.

I samband med ytterligare ett ägarbyte efter första världskriget döps briggen om till



Pepita. Ett tiotal år senare är det dags för den dittills största händelsen i fartygets historia. Efter mer än sextio år under segel installeras ett encylindrigt monster till tändkula. Den är på 160 hästkrafter och varje cylinderdunk får kaffemuggarna att slå frivolter.

Färdigseglat efter hundra år

År 1946 döper redaren Magin Marqués om fartyget till *Ciudad de Inca*, efter sin hemstad på Mallorca. Efter ytterligare ägarbyte och mer än hundra års tjänst, är det dags för en rejäl förbyggnad av fartyget. Juan Flexas byter ut bordläggning med virke från egen skog. Skansen byggs om helt. Ett halvdäck tillkommer, med ett däckshus med plats för fem besättningsmän. Genom ombyggnaden skapas mer lastutrymme. Ett däckshus i två våningar byggs. Fartyget får två nya Baudouindieslar och en skorsten. Ibland sätts fortfarande ett trekantigt stödsegel på stålmastens lastbom, men fartyget drivs nu enbart med maskin.

Efter nästan tjugo år som lasttramp degraderas fartyget till pråm och tillbringar ett par år i Malaga, som flytande lager av oljefat. Beslut om upphuggning fattas 1980. Skrovet ska brännas, men först ska maskinerna lyftas ut för att säljas. Men ödet griper in och *Ciudad de Inca* får ett nytt liv.

Tai Pan

– ett haveri som ändå räddar fartyget

Samtidigt som *Ciudad de Incas* dagar verkade vara räknade, pågår förberedelser för att göra film av James Clavells roman "Tai-Pan". Bolaget vänder sig till Mark Litchfield och Robin Cecil-Wright, som äger barken *Marques*, genom företaget China Clipper Society. De ombeds skaffa ytterligare ett fartyg och valet faller på *Ciudad de Inca*, som

köps för det pris maskinerna skulle ha betingat.

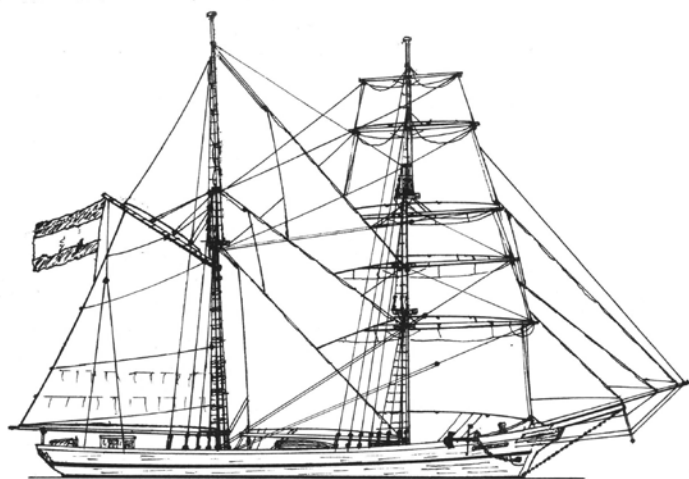
Mark Litchfield berättar vid ett långt telefonsamtal hur han vuxit upp med båtar. Familjen hade segeljollar, motorbåtar och ett par stora "whale boats" eller barkasser, som var riggade med loggertsegel. Eftersom hans far var marinofficer var det naturligt för Mark att gå i hans fotspår, eller snarare segla i hans kölvatten. På 70-talet blev han tillfrågad om att bli kapten på och delägare i *Marques*, som hade en framträdande roll i teveserien *Onedinlinjen*. När BBC skulle göra en programserie om Charles Darwin, fick *Marques* rollen som *Beagle* och det blev Mark som förde henne till Bahia, genom Beaglepassagen och vidare till Galapagosöarna. Att rigga *Ciudad de Inca* som brigg framstod som ett nytt intressant projekt.

Ytterligare en omfattande förbyggnad äger nu rum i Barbate, 30 mil söder om Cadiz. Ungefär en tredjedel av bordläggningen och stora delar av spanten byts ut tillsammans med akterstäv och mycket annat. Däckshuset och den stora lastluckan försvinner och ersätts med traditionella däckshus. Fartyget tacklas som brigg. När renoveringen är genomförd flaggas fartyget om och får London som registreringshamn. Samtidigt går filmbolaget som skulle göra "Tai-Pan" i konkurs och *Ciudad de Incas* ägare tar stora lån för att kunna genomföra renoveringen. (Filmbolaget måste ha repat sig eftersom "Tai-Pan" spelas in 1986, med *Eye of the Wind* i rollen som två fartyg, *Morning Cloud* och *White Witch*).

Trots det havererade filmkontraktet räddas alltså den gamla segelskutan, som behåller namnet *Ciudad de Inca* även efter renoveringen. År 1982 seglar hon igen efter en 18 månader lång upprustning. Första turen går till det nya hemlandet England. Sedan följer några år när hon tillsammans med *Marques* går till Storbritannien, Portugal och Kanarieöarna. År 1983 ger det Brittiska Sjöfartsverket båda fartygen dispens från lastlinjecertifikat (Load Line Exemption Certificate), vilket bland annat innebar att de undantas från regler om skrovinspektion och stabilitetsberäkningar.

Tall Ships Race Bermuda - Halifax 1984

Både *Marques* och *Ciudad de Inca* seglar 1984 till Karibien, för att delta i Tall Ships Race. Etappen från Hamilton till Halifax slutar med katastrof för *Marques* som, i kraftig vind, kantrar och sjunker, norr om Bermuda, dagen efter starten. Av 28 ombord överlever endast nio. De flesta av dem räddas av den polska skonaren *Zawisza Czarny*. *Ciudad de Inca* deltar inte i denna etapp av kappseglingen på grund av en roderskada



Maria Asunta var år 1858 tacklad som brigantin.

efter en grundstötning, men hon ansluter sig senare till de andra fartygen i Québec.

Fånge i Lake Ontario

Från Québec seglar briggen sedan vidare till Toronto. Hon blir sedan kvar i de stora sjöarna i flera år, bland annat på grund av hot om att få fartyget belagt med kvarstad om det kommer in på amerikanskt vatten. Orsaken till detta är att rederiet dras in i en rättsprocess efter förlusten av *Marques*.

Ciudad de Inca flyttar sig nu mellan olika hamnar på den kanadensiska sidan av Lake Ontario och blir snabbt en turistattraktion. I december 1985 sjunker hon i Kingston, men bärgas snabbt. Efter tre års juridisk dragkamp återvinner briggen sin frihet och kan nu ta sig ut genom St Lawrencefloden. När *Ciudad de Inca* lämnar Kanada 1988 har hon hunnit bli 130 år och är förmodligen ett av de äldsta fartyg som seglat över Atlanten.

Åter i England

När briggen återvänder till Storbritannien är det som *Maria Asumpta*, hennes ursprungliga namn, om än med lite ändrad stavning. Under åren som följer besöker hon hamnar som Yarmouth, Ipswich, Chatham, Margate, Ramsgate och Dover. På engelska sydkusten gästas Southampton, Portsmouth, Poole, Penzance och Plymouth. En favorithamn är Charlestown, dit fartyget alltid är välkommet. Briggen passar väl in i den historiska miljön, där Square Sail Shipyards fartyg, *Earl of Pembroke*, *Kaskelot* och *Phoenix* ligger, när de inte är ute på filminspelningar. *Maria Asumpta* deltar i regattor vid Cowes och i hamnfestivaler längs hela kusten. Hon gör också flera turer över till den franska sidan för delta i segelfartygsevenemang i hamnar som Cherbourg, St Malo, Brest och Rouen. I hamn deltar hon i allt från marknadsföring och utställningar till konserter och guidade turer. Verksamheten är så omfattande att en person måste heltidsanställas, 1993, för att sköta administration och kontorsarbete. Tusentals människor betalar för att komma ombord när briggen ligger i hamn. I England ingår det i läroplanen att elever ska lära sig om det maritima kultu-



Magnus (till höger) på däck med skeppsskamrat i Gloucester Docks år 1995.

Maria Asumpta... Fortsättning

arvet, genom studiebesök, vilket leder till att många skolklasser kommer ombord. De flesta aktiviteterna äger rum vid kaj, men fartyget seglar också med medlemmar i "Friends of Maria Asumpta" ofta för att förflytta sig mellan uppdrag i olika hamnar. Ett av de sista var att delta i filmen "Buffalo Girls", som delvis spelades in i Bristol. Under vinternarna sökte sig *Maria Asumpta* till de hamnar som erbjöd de bästa ekonomiska villkoren.

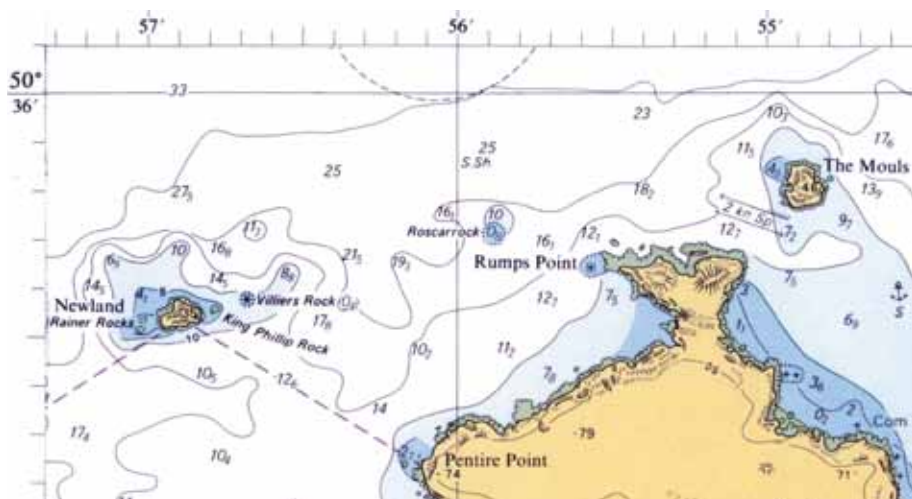
En del orosmoln framkommer dock vid läsningen av fartygets tidning. Enligt "Maria Asumpta News" tillbringade fartyget 1991 endast 47 dagar till sjöss varav en tredjedel för maskin. Året efter seglade fartyget bara 11½ dag och gick en vecka för maskin. I tidningen beskrivs också en del incidenter som andra fartyg nog skulle ha avstått från att skriva om. Förutom några tillfällen med segling betänkligen nära land beskrivs också ett par maskinstopp på grund av överhettning. När en maskin hade problem, måste båda stoppas. Förändringar var dock på gång. En grundlig maskinrenovering hade nyligen gjorts och fartyget var på väg att få alla certifikat som behövdes för få gå med passagerare. Helhetsintrycket är att *Maria Asumpta* var ett "happy ship" och det märks också hur mycket besättningen uppskattade sin kapten Mark Litchfield, som också var fartygets ägare och eldsjäl. Magnus minns ett tillfälle när hela besättningen var uppställda på däck. Plötsligt vänder alla ryggen mot kaptenen för att visa vad de tryckt på sina T-tröjor - "The Litchfield Privateers - Brest -92" ett tilltag som nog både generade och glädde briggens kapten.

Stora framtidsplaner

När jag träffar Magnus igen, för att lämna tillbaka alla dokument, drar han sig åter till minnes tiden ombord på *Maria Asumpta* och berättar nostalgiskt om hur det var att vara med om seglingar på Engelska kanalen, dygn efter dygn, där varje vakt inleddes med kaffe och avslutades med varm choklad. Ombord pratades det mycket om det äventyr alla såg fram emot - en världsomsegling, med besättning från alla länder, som var planerad till 2000-2001.

FAKTA OM MARIA ASUMPTA

Tidigare namn: Maria Asunta, Pepita, Ciudad de Inca
Byggår: 1858, i Badalona, Katalonien, av Nicolas Pica
Rigg: Brigg
Segelyta: Ca 750 m², 790 m² med ledsegel
Segelmateriäl: Duradon
LOA: 38 meter
LOD: 30 meter
Bredd: 7,6 meter
Djupgående: 3,2 meter
BRT/NRT: 127/72
Maskin: 2 st GEC Dorman 6 LET x 175 Hp (130kW) vardera. En propeller.



Maria Asumpta förliser 30:e maj 1995 vid Rumps Point N 50°35'65 W 5°55'40

Måndagen den 29:e maj 1995 försöker Magnus nå sin chef på Reuters för att få en extra dag ledigt. Han vill gärna följa med till Padstow i Cornwall, men seglingen dit har dragit ut på tiden. Nu ligger briggen upp-ankrad nära Swansea i Wales. När Magnus inte får kontakt med sitt jobb, lämnar han stövlar och sovsäck ombord - han ska ändå segla igen två veckor senare och tar sig nu tillbaka till London. När han kommer hem efter att ha arbetat på tisdagen, finns det nio meddelanden på telefonsvararen. Alla kommer med samma ofattbara besked - *Maria Asumpta* är borta för alltid.

Sista färden mot Padstow

Tidigt på morgonen den 30:e maj lättar *Maria Asumpta* ankar med fjorton personer ombord och passerar snart Mumbles Head utanför Swansea. Vindstyrkan är 3-4 Beaufort (3-8 m/s). Vinden är västlig och vrider senare mot nordväst. Sikten är god. Först går fartyget för maskin, men sätter segel vartefter vinden vrider i mer gynnsam riktning. Det är inte så stora vågor, men en del dyning. Kursen som ursprungligen läggs direkt i riktning mot Padstow ändras efter segelsättningen till att följa kusten närmare, för att få mindre motström och för att besättningen skulle få se det vilda och karga kustlandskapet. Längs kusten finns kända landmärken som hotellet och slottsruinen vid Tintagel Head. Det går inte att i efterhand säga exakt vilken kurs som hölls. I denna fråga, liksom många övriga, går vittnesuppgifterna isär. Den som vill skapa sig en egen bild av vad som hände rekommenderas av att ta del av flera olika källor. Det råder dock enighet om att vinden, dyningen och tidvattenströmmarna samverkade till att sätta fartyget närmare kusten än vad som avsetts. Det är också helt klart att kaptenen Mark Litchfield, redan från början, hade planerat att närma sig Padstow genom att gå väster om The Moulds och sedan mellan grynnan 100 meter utanför Rumps Point och undervattensklippan Roscarrock för att därefter runda Pentire Point på väg mot Padstow



Bay. Mellan grynnan och Roscarrock är det mindre än 350 meter. Ingen av klipporna är utmärkta.

Ombord finns en pejlkompass och en enkel radar som fungerar dåligt som avståndsmätare på grund av den kraftiga dyningen. Fartyget var inte utrustat med GPS. Ganska tidigt står det klart att den planerade rutten inte är genomförbar under segel. Maskinerna går igång utan problem men stannar båda två efter 5-15 minuters gång och kan inte startas igen. Orsaken till detta har aldrig fastställts. Samtidigt ökar den ostgående tidvattenströmmen mellan The Moulds och fastlandet, vilket gör det ännu svårare att hålla en säker kurs. Under de sista fem minuterna används tiden till att avbeslå och sätta kvarvarande segel, samt till att brassa skarpt för att försöka klara udden vid Rumps Point. Livvästarna förvaras under däck och tas inte upp. "Mayday" ropas först när *Maria Asumpta* redan stött emot ett undervattensrev. Nio besättningsmedlemmar lyckas ta sig upp på de taggiga klippor, som briggens förskropp ligger och hugger emot, innan hela fartyget inom loppet av några minuter förvandlas till drivved. Två till plockas upp av båtar som snabbt kom till platsen. Trots räddningsförsök, där fartygets maskinist återvänder till det sjunkande fartyget, drunknar tre personer: kocken Ann Taylor (50), andremaskinisten John Shannon (24) och jungmannen Emily McFarlane (19). *Maria Asumpta* totalförstörs efter 137 år på sjön.

Hela händelseförloppet från att *Maria Asumpta* passerat väster om The Moulds, do-

kumenterades av de fotografier som stod på klipptopparna ovanför Rumps Point och väntade på att ta bilder av briggen som var på väg mot Padstow. (Ett nyhetsinslag om olyckan kan ses på: http://www.youtube.com/watch?v=ei_PBuve87Y)

Ibland går det ändå bra

Ombord på *Tre Kronor* har vi flera böcker som beskriver fartyg som förliser och andra olyckor ombord och det är vanligt att sjömän berättar historier både om olyckshändelser som skett och sådana som på olika sätt har kunnat undvikas. Jag tror att historierna fungerar som en ständig påminnelse om den uppmärksamhet som hela tiden behövs, även under solskenseglingar.

När jag läser om den kedja av händelser som ledde till förlusten av *Maria Asumpta* kommer jag att tänka på två situationer som uppstod på *Anna Kristina*, som är det fartyg jag seglat längst på. Vi råkade utföra ett maskinstopp som var lika oväntat som *Maria Asumptas*, när vi 1984 var på väg från Bodø till Bergen. Det visade sig senare att vår diesel hade piskats till skum i den krabba sjön. Haveriet inträffade utanför Stattlandet, som är en av de obehagligaste sträckorna utmed norska kusten. Det gick ändå bra eftersom vår kapten höll ordentligt avstånd till land. Vi kunde sätta segel i lugn och ro, seglade halvvägs till Shetland stagvände och fick igång maskinen ett dygn senare i en lugn norsk fjord. Sämre höll det på att gå 1997, på väg från A Coruña till Funchal, när en annan kapten ville att vi skulle segla in, på grunt vatten, mellan Porto Santo och en klippö. Den här gången gjorde hela besättningen myteri, vi seglade istället öster om Ilhéu de Cima, skutan undgick att krossas och kaptenen fick sparken så fort redaren fick höra vad som hänt.

Många andra som seglar med *Tre Kronor* och andra fartyg och båtar kan berätta om händelser där små, närmast slumpartade händelser avgjort om situationen utvecklade sig till ett tillbud, eller till en olycka. Det finns olika sätt att förhålla sig till vilka konsekvenser en olycka ska få oavsett om den beror på grov försumlighet, en felbedömning, eller enbart på otur. I England valdes två olika vägar efter *Maria Asumptas* haveri.

Engelsk rättvisa?

På *Maria Asumpta* var det bara en ombord, som lite halvhjärtat ifrågasatte planen att segla in mellan Roscarrock och Rump Point och det påverkade inte händelseförloppet. Det som är slående är hur ensam Mark Litchfield måste ha varit i sitt beslutsfattande, efter att maskinerna slutat fungera.

Förlusten av fartyget ledde till utredningar, partsinlagor och rättegångar. The Marine Accident Investigation Branch (MAIB), gör utredningar som syftar till att analysera olycksorsaker och komma med för-

slag till åtgärder för att förebygga liknande händelser. Utredningarna ska inte ligga till grund för vare sig civil- eller straffrättsliga processer. MAIB har kommit med två rapporter om *Maria Asumpta*. Man påpekar dels att det vägval som gjorts var osäkert och att det saknades marginaler för eventuella missöden, dels att fler liv kunde ha räddats om flytvästar funnits tillgängliga på däck. Beträffande eventuella föroreningar av bränslet ombord lämnas motstridiga uppgifter. (MAIB Summary Report 1996 och Report 1/99 MAIB Safety Digest)

Straffrättsligt hade ansvar kunnat utkrävas enligt "The Merchant Shipping Act" som bland annat omfattar kaptenens ansvar för fartygets och besättningens säkerhet. Istället blev det enligt lagen om "involuntary manslaughter" som Exeter Crown Court 1997 dömde Mark Litchfield till 18 månaders fängelse. Engelsk lag skiljer på voluntary och manslaughter (dråp), som måste innehålla ett element av ondskefull avsikt och involuntary som förutsätter recklessness (grov vårdslöshet) eller criminal negligence (grov försumlighet). Under rättegången, som pågick i fem veckor, hördes ett stort antal vittnen och expertvittnen. Domen grundade sig dels på uppfattningen att fartyget hade framförts på en rutt där det utsattes för en oacceptabel risk, dels att fartyget borde ha framförts långt ifrån land eftersom det fanns en misstanke om att bränslet varit förorenat (kraftigt förorenad diesel hade tömts ur tankarna ett par månader innan maskinstoppet). I den första frågan var juryn enig, i den andra var tio av tolv för en fällande dom. En punkt om ansvar för att inte ha tagit fram flytvästar och vidtagit andra nödgärder ströks ifrån förhandlingarna, eftersom dessa försumligheter inte kunde klassas som dråp. Domen överklagades samma år men Lord Justice Simon Brown ansåg inte att det fanns någon anledning att ändra på juryns beslut. Hans domslut (Mark Shirley Portal Litchfield, R v. [1997] EWCA Crim 3290 (12th December, 1997) är mycket intressant läsning och visar hur svårt ärendet är. Vid flera tillfällen blev vittnesmål från försvarets expertvittnen till åklagarsidans fördel och någon gång var det tvärtom. Ett exempel är att fartygets maskinist, i ett första förhör, uppgav att bränslet varit förorenat, vilket orsakat maskinstoppet.

Han ändrade sedan sin berättelse sju gånger. Åklagarsidan valde att inte kalla honom som vittne, medan försvaret åberopade alla hans motstridiga uppgifter.

Efter den fällande domen undertecknade 16 personer en liten skrift med titeln "To whom it may concern from

Friends of the *Maria Asumpta*". Ytterligare information kan fås genom Daniel S Parrots utmärkta bok "Tall Ships Down The Last Voyages of the *Pamir*, *Albatross*, *Marques*, *Pride of Baltimore* and *Maria Asumpta*". Denna läsning kan kompletteras med Mark Litchfields "Tall Ships Down – a Critique".

Det känns mindre intressant att peka finger och mäta ut straff. I Sverige hade de juridiska följderna av en motsvarande olycka förmodligen blivit ganska annorlunda. Det viktiga är att fakta kring olyckshändelser och tillbud görs tillgängliga så att framtida katastrofer kan förebyggas och undvikas.

Hur gick det sen?

Mark Litchfield har idag lagt mycket av det som hände *Maria Asumpta* bakom sig, men uppfattar fortfarande rättegångarna och en del av det som framförs i boken "Tall Ships Down" som orättvisa anklagelser. Idag seglar han, som pensionär, mest med mindre yachter. För något år sedan gjorde han en leveranssegling med en 50' ketch, från Sardinien till Gibraltar. Mark har nyligen köpt en 35' gaffelriggad kutter, som kommer att användas till familjesegling.

År 1997 är det dags för Magnus Berglund att säga farväl till London, men inte till segling. Under åren som gått sedan *Maria Asumpta* sjönk har han seglat briggen *Phoenix*, barken *Kaskelot* och toppsegelskonaren *Julia af Faaborg*. I Stockholm upptäckte Magnus snart att kölen till en brigg sträckts på Skeppsholmen. Han blir en av *Tre Kronors* första 400 aktieägare och sitter sedan 1999 i föreningsstyrelsen. Fram till 2006 var han också ansvarig för hemsidan och IT. År 2008 var han under en tid ledare för rigggruppen. Samma år blir Magnus och hans Louisa de första som gifte sig i Kolskjulet. Detta medförde också att han fick sitt nuvarande efternamn – Ström. Förutom seglingar med *Tre Kronor*, varje säsong sedan starten har Magnus hunnit med turer med *Ellen* och *Constantia*, samt av alla fartyg – det lilla "vikingaskeppet" *Viking Plym*. Entusiasmen för riggklättring är kvar. Hur många fartyg Magnus Ström än seglar med kommer han dock aldrig att glömma skutan som först fick honom intresserad av traditionellt sjömansliv – *Maria Asumpta*. ■

HANS GUNNAR ØVERENG



Magnus Ström, då Berglund, till väders i *Maria Asumptas* rigg.



På seglaskuta.se kan olika fartyg som ungdomar kan segla med lägga upp sina egna profiler med information om verksamheten, seglingsprogram och så vidare.



FOTO: ANNELI KARLSSON, SMM

En närmare titt på Björn Sennebys akvarell av fyrmastbarken Herzogin Cecilie avslöjar rostrinningar och slitna och smutsiga segel.

Segelkungen

Sjöhistoriska museets nya utställning **Segelkungen** handlar om den siste stora segelfartygsredaren **Gustaf Erikson**. Genom hans segelfartyg, resor och typiska föremål kan besökaren komma närmare ålänningen och sjömannen som gick till sjöss redan som 10-åring.

Utställningen inramas av 41 akvareller av Gustaf Eriksons segelfartyg, målade av konstnären **Björn Senneby**. Björns skeppsporträtt saknar den vanliga idealiseringen av fartygen. De beskriver en äkta känsla med skavanker, rostrinningar och inte alltid perfekt trimning i riggen. Därmed framkommer också villkoren för sjöfolket tydligare. Björn har själv seglat med många olika fartyg, är medlem nummer 42 i vår förening och har skapat den vackra litografen av *Tre Kronor af Stockholm* som också pryder våra aktiebrev som utfärdades till för några år sedan. ■

PB



FOTO: SMM

En plats på nätet för skutseglande ungdomar

Att segla skuta är kul! Det tycker många ungdomar runt om i landet. Det finns ett antal olika organisationer och skutor där ungdomar kan lära sig segla på fartyg.

Vid olika skutträffar finns också möjlighet för ungdomar från de olika skutorna att träffas, i Stockholmstrakten har vi **Saltkråkan Race** som hålls i oktober varje år och på västkusten hålls **Nordisk seglats och Skutetreffen**.

Nu finns också en hemsida där skutseglande ungdomar kan träffas: **seglaskuta.se**. Och träffas kan man göra genom att sidan har ett antal chattar kring olika ämnen.

– Med USSOs hemsida seglaskuta.se kan ungdomar från olika "skutkulturer" mötas och utbyta erfarenheter, berättar Anna Larsson som jobbar med att utveckla hemsidan.

– Inom USSO* vill vi också att skutungdomar ska mötas på flera plan än på nätet, bland annat har vi anordnat två konferenser med skutseglare från hela skandinavien för att utbyta erfarenheter och idéer och till sommaren hoppas vi på en skandinavisk segling, säger Anna.



Anna Larssons "hemmaplan" är Skeppsholmsgården och *Shamrock*. Där har hon tillbringat många somrar, lov och helger. I november seglade hon för första gången i besättningen på *Tre Kronor af Stockholm* under Örn- och sälseglingarna. ■

TEXT: PER BJÖRKDAHL

*USSO – Unga Svenska Skutseglares Organisation

Kjempeklem till Christian Radich!

Ett fyrfaldigt "Hurra!" utbringar vi för norska fullriggaren *Christian Radich*, som fyller 75 i år. Hon sjösattes den 5 februari 1937 på Framnäs Mekaniska Verkstad i Sandefjord, vilket firades med vederbörlig pompa i Las Palmas, Kanarieöarna, på 75-årsdagen. Men fartygets officiella födelsedag räknas som den 17 juni, då hon gjorde sin första provsegling. Vilket förstås ska firas mer grundligt hemma i Norge i sommar.

År 1939 seglade *Christian Radich* för första gången över Atlanten, till världsutställningen i New York. Sen blev det världskrig, Norge ockuperades och fartyget föll i tyska händer. Vid krigsslutet bombades den torrdocka i Flensburg som fartyget låg i, och *Christian Radich* sjönk. Hon bärgades

och bogserades hem till Norge. Efter omfattande reparationer och restaurering kunde hon börja segla som skolskepp igen 1947.

Världsberömd blev hon år 1958 med huvudrollen i filmen "Windjammer", världens första (och enda) film i vidvinkelformatet Cinemiracle. För dem som inte var med då känns hon nog igen från "Onedinlinjen" på teve. Men *Christian Radich* är kanske ändå mest känd som en av de allra snabbaste i Tall Ships' Races. Bara sedan år 2000 har fartyget tagit hem totalse-



FOTO: ULF LARSEN/WIKIMEDIA COMMONS

gern i racet sju gånger och aldrig varit sämre än femma.

Så – stort grattis till en värdig jubilar! (ps: "klem" på norska betyder kram.) ■

KERSTIN OTTERSTÅL

Skeppsbyggmästarens lunchkryssning

FOTO: BEN SCHEURER

För femton år sedan startade bygget av vad som skulle bli ett av världens främsta träfartyg, briggen *Tre Kronor af Stockholm*. Nu har du chansen att själv få segla henne och dessutom få höra den fantastiska historien om hennes tillkomst.

Våra lunchkryssningar inleds i år med att skeppsbyggmästaren, Korhan Koman, i ord och bild, berättar om hur fartyget blev till, och hur man seglar ett råacklat fartyg. Det blir en inblick i hur man bygger ett äkta träfartyg men också om hur man med envishet och en stor portion kreativitet lyckas skapa resurser för att nå ett till synes ouppnåeligt mål.

Program

09:00 Samling i salongen ombord. Korhan Koman berättar om bygget av *Tre Kronor* och om hur man seglar en brigg.

Under tiden som Korhan berättar om briggens tillblivelse gör besättningen fartyget klart och tar oss ut på öppnare vatten. Väl där samlas vi på däck och sätter segel tillsammans. Vår vana och kunniga besättning hjälper dig att hålla reda på skot, fall, gårdingar, gigtåg och när man ska dra i vad.

När seglen väl är satta tar vi en välförtjänt fika och njuter av att tyst glida genom vattnet. Efter kaffet samlas vi för att se vad skutan går för. Nu ska 330 ton segelfartyg manövreras med hjälp av vinden och din



SKEPPSBYGGMÄSTARE KORHAN KOMAN

Korhan Koman började arbeta som skeppstimmerman på *Tre Kronor af Stockholm* 2001 och tog över skeppsbyggmästarrollen 2003 när Gustaf Dillner gick över till Sjöfartsverket. Korhan är född och uppvuxen på segelfartyget *Hulda* som under många år låg vid Drottningholmsbron. Han har också varit dockmästare på Beckholmen och har en lång erfarenhet från olika träfartygsrenoveringar i dockan.

egen handkraft. Lite beroende på vindförhållandena testar vi olika manövrer som att stagvända, vända undan vind och att dreja bi. Om alla är på alerten kanske vi till och med kan lyckas backa fartyget (dejsa).

12:00 ca serveras lunchen. Skinner solen intas den på däck, annars avnjuts den i den varma och ombonade salongen.

13:00 lägger vi till vid kajen på Kastellholmen efter en härlig dag ombord och hoppas på ett snart återseende. ■

Mer seglingar finns på hemsidan

Bokning och mer info om andra seglingar finns på hemsidan: www.briggentrekronor.se

Mollysmycken:

Koffernaglar i silver och brons

Dessa vackra smycken, koffernaglar som hängsmycken och örhängen, tillverkade Molly Olsson till briggen. När Molly avled år 2008 instiftade föreningen som bekant ett stipendium till hennes minne. Grundplåten var de minnesgåvor som hennes vänner och släktingar skänkte till föreningen Briggen *Tre Kronor*. Nu har Mollys efterlevande även skänkt dessa smycken. Behållningen från försäljningen av smyckena går naturligtvis också till Mollystipendiet.

Priser:

Stort hängsmycke i brons	600 kr
Stort hängsmycke i silver	800 kr
Litet hängsmycke i silver	600 kr
Örhängen, brons	600 kr
Örhängen, silver	800 kr

OBS! Länk ingår till de små silverhängena, men inte till de stora hängsmyckena. Örhängen finns både med stift (för hål i öronen) och med skruvfäste. Alla smyckena finns bara i ett mycket begränsat antal.

Porto tillkommer – 75 kronor per försändelse (brevporto, rek + kuvert)

Du som vill köpa Mollysmycken, skicka din beställning via e-post till Kerstin Otterstål, kerstin_ott@hotmail.com. Du kan även ringa, telefon 070-269 12 87, helst kvällstid. Helst vill jag skicka smyckena som rekommenderad försändelse, men vi kan även lösa leveransen på annat sätt.

Pengarna ska dock sättas in på föreningens plusgirokonto: 87 36 63-9. ■

KERSTIN OTTERSTÅL

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Fyring ställer ut i Kolskjulet

Boka in söndagen den 18 mars, klockan 12⁰⁰ – 17⁰⁰ redan nu – så ses vi allihop i Kolskjulet när Stig Fyring har vernissage. Hälften av försäljningen den dagen går direkt till Briggen Tre Kronor, medel som ska användas till hållbara projekt med ungdomar och miljö som förtecken.

Namnet Stig Fyring är säkert väl bekant för alla briggmedlemmar som varit med i några år. Bland mycket annat formgav han etiketten på vårt omhuldade Briggenöl, som serverades på brigg-pubarna förr.

– Jag har varit med sedan briggen var en liten plank, säger Stig.

På vernissagen i mars får vi chans att förvärva ett tiotal målningar med brigg-motiv, målade på gammal segelduk. Dessutom ett tjugotal andra verk med motiv från sjö och hav, somliga på segelduk, somliga på kopparplåt, kanske några akvareller – exakt vad är inte helt klart i skrivande stund.

– Jag målar på alla möjliga material som jag kan komma över, säger Stig Fyring. Kopparplåtarna är förhyningsplåtar från en gammal minsvepare som låg sjunken i Ryssviken, där en god vän håller på att bygga en sjöstad. Segelduken har jag fått från Briggen Tre Kronor, det är ett stagsegel som jag tror har tjänat ut på kryssningssegelfartyget *Sea Cloud II*. Jag målar på drivved ibland också, men allra helst målar jag akvarell. Det är så bekvämt att ha med sig ett block och lite färger – då kan man föreviga sådant som man ser under livets gång.

Förkärleken till båtar, fartyg, öar och skär fick Stig mycket tidigt i livet. Han tillbring-



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Konstverket på bilden var vid fotograferingen i "skissläge". Dessutom arbetar Stig oftast på golvet.

STIG FYRING

Född 1934 i Stockholm. Konstfack 1956-60. Konstnär, krögare, designer, tecknare på Svenska Dagbladet, snapstillverkare och stor briggentusiast. Fyrings snaps: Nyblandad efter recept från 1760, kan numera avnjutas på Gyldene Freden, Fjäderholmarna, Sandhamns vårdshus, Strömma kanal samt beställas från Systembolagets beställningssortiment.

ade många barndomssomrar på Möja, bland fiskargubbar och vedskutor. Sedan har han förstås seglat större delen av livet.

– På 70-talet köpte jag en väldigt fin segelbåt, *Susanna*. Byggt i mahogny, ritad av Gustaf Plym. Hon var Kryssarklubbens lottbåt 1950, och jag seglade henne på Gotland Runt bland annat. Det blev till slut för mycket jobb att hålla en träbåt i skick, så jag sålde henne till en snickare för några år sen. Men jag vet var hon ligger, och jag går dit och sneglar på henne ibland...

Kopplingen till dåvarande Stockholms-briggen skedde via Stigs vänner Christina och Berndt Festin. Christina var då vd för bygget och Berndt, som var chef på Skärgårdsstiftelsen, var med i briggenföreningens styrelse. Stig har bidragit till briggprojektet på diverse kreativa sätt, med Fyrings snapsglas, Fyrings kryddade snaps, öletikett, boken om Lotsliv och mycket annat.

– *Tre Kronor af Stockholm* är absolut den vackraste brigg som någonsin byggts! Proportionerna, linjerna och inte minst färgsättningen är enastående. Jag har sett henne under segel ute i skärgården, det är en underbar syn. Men jag har inte seglat henne än – det har bara inte blivit av, säger Stig.

Välkomna på vernissagen – det kan bli en dag full av överraskningar! Dessutom lovar Stig Fyring en rejäl Fyringsnaps till var och en som slår till och köper in ett av hans verk... ■

KERSTIN OTTERSTÅL

VART GÅR PENGARNA?

Exempel på tidigare projekt: Ungdomssegling i samarbete med Fryshusets grupp Sharafs hjältar, som arbetar för att stoppa hedersvåld. Segling som skolprojekt med miljöengagerade gymnasieelever. Seglingar med barn och anhöriga till missbrukare under behandling.

Projekt under planering: Kurs för unga i linoljemålning med Johan Furuvik (briggens målarmästare), seglingar med miljöengagerade ungdomar från östersjöstaterna, sjöpraktik för blivande sjöbefäl, seglingar för barn med svåra sjukdomar med mera.