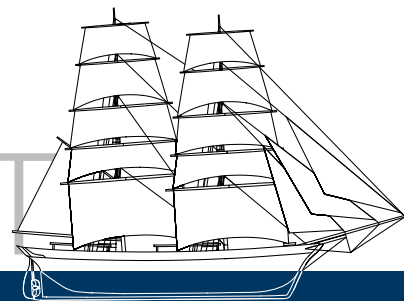


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 3 • HÖSTEN 2013



Två pokaler i The Tall Ships' Races

En svårslagen sommar...

Örn- och sälsafari

Kan det bli tillräcklig
cirkus ombord?

Succé för tredje gången

Briggar i världen

En resa utöver det vanliga

Incidenten på Rigabukten

*Med god hjälp av sina nya ledsegl
rusar Tre Kronor af Stockholm fram
mot målgången i första delsträckan
i The Tall Ships' Races 2013.*

FOTO: ANTON STENROS



En svårslagen sommars för briggen!

När nu trädens löv skiftar i gulrött och det snart är dags att ta upp våra (mindre) båtar, seglar vår vackra brigg omkring i nordliga farvatten med utställningen "Hållbara hav". Under tiden ägnar jag mig åt att blicka tillbaka på den gångna säsongen:



Medan vi gläds åt de fantastiska silverbucklorna för *Tre Kronors* två andraplatser i sommarens Tall Ships' Races, vill jag lyfta något som ofta förbises i sammanhanget: **Besättningen och dess anda ombord!** Det här är inget man får gratis, det vet var och en som har jobbat i grupper, och i synnerhet grupper med blandade kompetenser, bakgrund, ålder och kön. Att skapa en god och positiv samarbetsanda kräver mycket jobb! Ombord på briggen *Tre Kronor* arbetar professionell besättning tillsammans med volontärer och elever/praktikanter – och tillsammans ska de hjälpas åt att uppfylla gästernas förväntningar.

Resultatet av detta arbete har blivit en "briggen-anda" att vara stolt över. Som andra besättningar, på andra liknande fartyg, hör talas om och vill efterlikna. En inställning till arbetet, fartyget och varandra som gör att såväl professionell besättning, volontärer och elever – och gäster, inte minst – trivs ombord och vill komma tillbaka. Det är ett gott betyg – med utmärkt beröm godkänt!

En annan mycket glädjande sak att se tillbaka på är den stadshuslunch som delar av briggens bolagsstyrelse och föreningsstyrelse fick avnjuta i slutet av augusti. Sten Nordin, stadens finansborgarråd och kommunstyrelsens ordförande, stod som värd. Fartygets gudmor, kronprinsessan Victoria, fanns med på gästlistan, liksom ett fyrtiotal andra gäster. Där var stadens främsta politiker och tjänstemän, generaldirektören för Hav- och vattenmyndigheten, rektorn för Stockholms universitet, topparna i Håll Sverige Rent, WWF och Naturskyddsföreningen och vd:arna för några av de företag vi samarbetar med. Sten Nordins anförande innehöll ett flertal starka löften inför framtiden. Länets landshövding, Chris Heister, sa att hon var imponerad av Briggen Tre Kronors arbete för Östersjöns miljö liksom vårt arbete med ungdomar. Även stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö stämde in i hyllningskören. Lunchen kan sammanfattas så här: Äntligen har vi fått med Stockholms stad på Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav!

Det som också gläder oss i föreningen Briggen Tre Kronor är att satsningen på rejäla medlemsrabatter vid segling har fallit så väl ut. Eftersom rabatten har varit 500 kr och medlemsavgiften är 300 kr per år, innebär det en ren vinst att bli medlem om man ville segla med. Genom seglingarna har vi i föreningen även fått ett antal nya medlemmar i år.

Alla medlemmar, i synnerhet de nytilkomna, är hjärtligt välkomna till våra trevliga briggmåndagar, den första måndagen i varje månad. Vad som ska hända under dessa kvällar kan du läsa om dels på vår webbplats, dels här i tidningen. Oavsett vad som står på programmet brukar det finnas god öl och smörgåsar till hemula priser. Vi ses!

ROLF WIGSTRÖM, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



BRIGGEN TRE KRONOR

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

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).





Örn- och sälsafari

– höstens finaste segling

Följ med oss ut i havsbandet en dag när hösten är som finast och vi kan erbjuda den bästa seglingen. Vi har skärgården för oss själva och seglar till områden där vi kan se både säl och havsörn. I år utgår vi från Nynäshamn, vilket gör att vi snabbt tar oss ut i ytterskärgården och får mer tid till sjöss. Pendeltåget från Stockholm tar dig ända fram till hamnen där *Tre Kronor af Stockholm* väntar.

**Datum: 26 oktober - 1 november**

Tider: Kl. 10-17. Samling 15 minuter före.

Plats: Nynäshamns gästhamn vid pendeltågsstationen

En segling från Stavnäs 20 oktober

Vi har även en segling som utgår från Stavnäs den 20 oktober. Pris, tider och villkor är desamma som för övriga Örn- och sälsafari.

Detta ingår

Sju timmar segling med *Tre Kronor* där en av våra kunnigaste guider berättar om skärgårdens natur och historia. Under seglingen serverar vi en god lunch mitt på dagen samt fika på för- och eftermiddag.

Pris: 1 495 kr för vuxna och 1 195 kr för barn och ungdomar under 18 år

Rabatt för medlemmar och aktieägare

Medlemmar, aktieägare, skeppsägare, hedersleverantörer, skeppsdelägare samt partners och stödjande företag i Initiativet Hållbara Hav betalar bara 1 195 kr för vuxna och 995 kr för barn och ungdomar.

Vid bokning skriv vilken av ovanstående kategorier du tillhör i fältet för övrig information. Slutför bokningen och betala enligt anvisningar i mailet som kommer.

Mer information och bokning

www.briggentrekronor.se www.briggsegling.nu eller telefon: 08-586 224 00

Ändringar i seglingsschemat kan uppkomma och då finns aktuell information på hemsidan och i bokningssystemet.

Kan det bli tillräckligt med

Strax före midnatt den 26:e juni lämnar *Tre Kronor* Vedkajen i Helsingfors för att gå till Visby. Om styrbord tornar silhuetten av den finska isbrytaren *Urho* upp sig, och jag minns plötsligt en februari-morgon 1996, när jag var matros på fraktfartyget *Borre*. Vi hade frusit fast söder om Åland och det var just *Urho* som kom och bröt loss oss. Tankarna fortsätter att vandra ännu längre tillbaka, till rederiet Nedjans andra fartyg.

I december 1995 låg vi med den gamla bulklastaren *Haväng* i Split i Kroatien, efter att ha lossat en brandbil och 108 containrar med förnödenheter till det krigsdrabbade Bosnien. Det hade varit ganska stökigt på Biscaya och hårt arbete i fem hamnar. Nu var vi nyfikna på vad vi skulle få för returlast. Entusiasmen blev stor, när Ship to Bosnia-kontoret berättade att de hittat en cirkus som skulle från Tunis till Marseille. Glädjen förbyttes dock snart i besvikelse, när skeppsredare Anders Nilsson fick höra talas om planerna. Han bara skrek i luren: "Det är tillräckligt med cirkus ombord!!!" Sedan fick vi gå på läppen till Syrakusa på

TRE KRONOR

I THE TALL SHIPS' RACES 2013

Starten i första kappseglingsetappen gick mellan Trelleborg och Kriegers Flack - mellan Sverige och Tyskland. Ingen fartfylld historia... I stort sett direkt efter start dog vinden ut. Efter några tålamodsprövande timmar och mycket manövrerande och trimmande började det pusta något. Med stor hjälp av de nya ledseglen drog Tre Kronor sakta ifrån. Senare på kvällen blev det jubel ombord när "Race controle" över VHF rapporterade oss som 1/1 - det vill säga att vi var etta i vår klass samt ledde totalt. Det höll vi fem dygn! Sista dygnets morgon var vi fortfarande etta i klass A... Det rent kappseglingstekniska kommer vår kapten, Allan Palmer, att kommentera i nästa nummer. /PB

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Sicilien, för att lasta krossad manganit till Aviles och Pasajes i norra Spanien.

På något sätt har drömmen om att segla med en cirkus ändå hängt kvar sedan dess. Nu såg jag fram emot ett Tall Ships' Race med ungdomar från Fryshuset, som vi tidigare gjort en fantastiskt lyckad segling med 2009, med marinbiologer från Marina läroverket, vars fartyg *Älva* jag tidigare varit skeppsläkare på, och inte minst med Cirkus Cirkör – äntligen skulle det bli cirkus ombord!

Spektakel i Visby

Det visar sig tidigt att cirkus kan anta olika former. Efter en lugn seglats från Helsingfors, via Stockholms södra skärgård och över till Visby, hamnar vi mitt i Almedalsvimlet. Det som började som en möjlighet att träffa folkvalda politiker har mer och mer utvecklats till ett marknads-gyckel. På gatorna vandrar folk utklädda till giraffer, pingviner – ja till och med bananer. De delar ut kilovis med färgglada broschyrer, som ofta handlar om vikten av att värna om miljön. I jämförelse med allt detta tingleangel och spektakel framstår vår Hållbara Hav-utställning som seriös och angelägen och kommenterades positivt av många vetgiriga besökare.

Efter tre dygn i vimlet i Visby känns det skönt att vara till sjöss igen. Seglatsen mot Malmö är lugn. När vi passerar Karlsöarna börjar jag läsa Bengt Hubendicks "Under salta segel – att leva och arbeta i seglande skepp". Den handlar bland annat om hur vidrigt det kunde vara ombord under 1800-talet, med råbarkade befäl, som brutalt bestraffade det hoprafsade manskap som kommit ombord mot sin vilja. Vårdshusvårdar fick extra-inkomster genom att sjanghaja de mest berusade kroggästerna, som ibland kunde vakna



Gone bananas i Visby.

upp till sjöss, där de tvingades att arbeta månader eller år med minimal lön. Raka motsatsen mot *Tre Kronor* med dess vänlige kapten Torben Hildemar, en bra besättning och inresserade medseglare.

Sjanghajade i Malmö

Den mest minnesvärda etappen under Tall Ships' Races 2009 var Gdynia – Sankt Petersburg då vi seglade med ungdomar och ledare från Fryshuset i Stockholm. En till att börja med något brokig skara blev ganska snart en sammansvetsad besättning, som kände gemensam glädje och stolthet när president Putin lämnade över ett pris för tredjeplatsen i kappseglingen. Den här gången trodde vi att vi var ännu bättre förberedda, efter att ha haft en provsegling under våren, när Fryshusungdomar från Stockholm, Göteborg och Malmö träffades för att förbe-



cirkus ombord?

reda sig inför seglingen mellan Aarhus och Helsingfors. Oswaldo "Ozzy" Gustafsson och Robin Wijnja seglade med ända från Visby och blev snabbt en del av *Tre Kronors* besättning. Det visar sig dock snart, trots alla förberedelser, att sommarens cirkus börjar tidigare än planerat och att sjömän fortfarande kan sjanghajas och placeras ombord på segelfartyg mot sin vilja...

Bland alla kända Frysisar som mönstrar på vid Krankajen i Malmö, finns också en grupp som tagits ut i sista stund, tydligen utan att informeras om vad som förväntas av dem ombord. De markerar redan från början att de inte har för avsikt att delta i rutiner som att bädda kojor, städa hytter och gemensamma utrymmen, eller diska och hjälpa till i byssan. Det är lättare att få reda på vad de inte vill, än vad de kan tänka sig att delta i. Några bidrar också till att briggen får en del oönskad uppmärksamhet i Aarhus. Det brukar annars sällan ta lång tid att få alla



Gudon Guled höll spikerak kurs efter ingen träning alls.

ombord att fungera som en besättning – ofta räcker det med en dagstur – men denna gång blir vi tvungna att sätta i land två av dem som är mest negativa till sjölivet. Vid kaj, i Helsingborg, väljer tyvärr två av deras kamrater och även en ledare själva att lämna briggen, och går därmed miste om en segling som tusentals europeiska ungdomar varje år drömmer om att delta i.

Komedi och tragedi på Östersjön

Vem kan segla förutan vind? – Ingen! Men *Tre Kronor* lyckas – med hjälp av suveränt sjömanskap och taktik från kapten Allan Palmers sida dra förbi hela det så gott som stillastående startfältet. God hjälp har vi också av våra nya ledsegel "Amanda", "Henny", "Nora" och lilla "Ira", som drar tillräckligt för att ge oss styrfart, samtidigt som de övriga segelfartygen mest ligger och driver. Alla ombord hjälps åt och

arbetar gemensamt för att ge briggen en så bra start som möjligt, men efter något dygn är det som att vara på ett dagis där det delats ut godis. Den som tror på uttrycket "Först då blir lyckan riktigt stor/när man hör trampet av små skor" har aldrig seglat med Fryshuset! I vanliga fall brukar insikten om att ett fartyg är ett dygnet-runt-samhälle, där det alltid är några som ligger och sover, infinna sig ganska snabbt. Här fortsätter det dock med spring och rökning överallt, utlösta brandlarm genom deodorantmoln i hytterna, smäll i dörrar, nattliga vattenkrig och kommunikation på en ljudnivå, som annars bara används vid man-över-bordsituationer i storm med en frekvens som skulle kunna spräcka glas. Kocken John Larsson, som har sin hytt mitt i detta kaos, lyckas dock hela tiden behålla sitt lugn, men är nära att ge upp när även naturens makter ingriper, i det som mer och mer liknar en skruvad komedi. Natten till den 11:e juli blåser det ända upp till 21 sekundmeter nordlig vind, vilket leder till att både frysboxen i salongen och spisen i byssan flyttar på sig, efter att ha ryckts loss från sina fästen.



Spis på vift.

Våra problem ter sig plötsligt ganska bagatellartade, när Allan på morgonen berättar att den norska ketchen *Wyvern* tidigt samma dag har sjunkit mellan Öland och Gotland. Alla tio ombord hade räddats, men en besättningsman från den nederländska skonaren *Wylde Swan* omkom. Under de närmaste dagarna är stämningen ombord på *Tre* ►



De flesta i "Frysengänget" kom snabbt igång med riggjobb. Här segelbeslagning i Öresund.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Cirkus, fortsättning...

Kronor något dämpad, vilket dock kanske beror mer på sjösjuka än insikter om livets förgänglighet.

Ett rökmoln skingras för vinden

Ganska snart är det tjo och tjim, som vanligt, samtidigt som några från Fryshuset faktiskt börjar intressera sig för att klättra i riggen och även delta i undervisning om navigation och segling. Rökarna anpassar sig till att alla tändare är slut, genom att bilda kedja och tända sina cigaretter på den sista glöden på någon kamrats fimp. Sakta skingras nikotinmolnet



Robin W. och Aren lyssnar när Robin Eliasson berättar om Panamakanalen.



Nora Giertz med flera balar brassar i frisk vind.

som svävat över *Tre Kronor* sedan vi lämnade Malmö. Samtidigt behöver vi verkligen rök för att se vart de minimala vindfläktar som svävar över oss tänker ta vägen. Glödande tjärmarling får visa oss hur vi ska skota och brassa. Efter en hård kryss över Östersjön, med minst 15 stagvändningar, ligger vi nu och driver i spegelblankt vatten. Under de senaste dagarnas stiltje kunde barken *Statsraad Lehmkuhl* från Bergen, med sina 48 meter höga master, fånga upp vindpustarna och tog därmed ledningen i kappseglingen. Vi slutar på en hedrande andraplats.

I Helsingfors börjar cirkusföreställningen på nytt, med mer än hundra fartyg vid kajerna och flera hundratusen besökare dagligen. Manskapet på mexikanska fullriggaren *Cuaubtémoc* charmar som vanligt hamnens kvinnor genom att manna rårna. Allan imponerar på alla genom fartygsakrobatik med en perfekt tilläggning, med centimeterprecision. Bad vid sandstrand och besök på andra fartyg följs av "Crew Parade" genom stadens gator och en prisutdelning där pokalen hämtas av kaptenen, Gudon Guled och Robin Wijnga¹⁾. Sedan kommer helt plötsligt nya

Wyvern – en norsk nationalklenod – sjunken och bärgad

Wyvern är en ketchriggad havskryssare, byggd 1897, ritad av Norges mest kände båtkonstruktör, Colin Archer. Han skapade även den typ av livräddningskryssare, som är uppkallad efter honom och har också konstruerat *Fram*, det norska polarforskningsfartyget, som användes av Nansen och Amundsen. Namnet *Wyvern* är engelska och kommer från en mytologisk drake – på svenska: lindorm. Efter en jordenruntsegling, minst tolv Atlantkorsningar och flera namn- och ägarbyten, låg hon och ruttnade i en hamn på Ibiza. Efter sex års restaurering och kanske lika många inpumpade oljemiljoner var *Wyvern* dock i skick som ny, när hon 1984 skänktes till sjöfartsmuseet i Stavanger, för att användas som seglande kulturminnesmärke.

På kvällen den 10:e juli såg vi vår medtävlare *Wyvern* om babord, när vi med *Tre Kronor* kryssade mot Helsingfors i Tall Ships' Races. Senare samma kväll ökade vinden kraftigt och vid midnatt var det slagregn och hård nordlig kuling, med varierande styrka 16 – 21 m/s. *Wyvern* råkade ut för ett läckage i den hårda sjögången och klockan 05.20 hörde Allan Palmer deras Mayday-anrop, som han reläade till Sweden Rescue. Vi var endast 9 M från haveristen, men ändrade inte kurs, eftersom flera fartyg låg närmare. De helikoptrar, som redan då var på väg, räddade alla tio ombord på ombord på den sjunkande ketchen. Trots att alla norrmännen var satta i säkerhet satte den nederländska skonaren *Wylde Swan* ombord tre man på *Wyvern* i ett bärgningsförsök, som misslyckades och också

Wyvern, kvällen innan hon sjönk.
Fotograf: HGØ



Beskuren bild av *Tre Kronor* af Stockholms plotterbild, klockan 05:38.10 den 11 juli 2013. *Wyverns* position är rakt syd om oss inom den röda cirkeln och hon håller på att förlisa. Helikoptrar och handelsfartyg är på väg. Foto: Per Björkdahl

ledde till att den unge maskinisten Koen van Gogh drunknade.

Wyvern behövde inte vila sig på havsbotten särskilt länge. På väg mellan Stettin och Landskrona såg vi *Island Constructor*, ett specialfartyg, försett med miniubåtar och annan bärgningsutrustning, på väg mot haveriplatsen. Den 11:e augusti stod en genomblöt *Wyvern* stadigt surrad på "brønnintervensjonsfartøyet's" däck, för att tre dagar senare hälsas av jublande folkmassor i hemmamhamnen Stavanger. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG



Allan Palmer, Gudon Guled och Robin Wijnja tar emot pokalen i Helsingfors.

medseglare ombord och vi säger farväl till Fryshuseleverna. En del av *Tre Kronors* besättning har en tår i ögonvrån medan andra drar en suck av lättnad, och för de flesta av oss finns nog båda känslorna där samtidigt. Men nu kommer Cirkus Cirkör ombord. Nu kan den riktiga cirkusen börja!

Akrobatik, lindans och jonglering i Estland och Lettland

Etappen mellan Helsingfors och Riga är en så kallad "Cruise in Company". En av de bärande idéerna med Tall Ships' Races, där organisationen bakom seglingarna blivit nominerad till Nobels fredspris, är att ungdomar från olika länder inte bara ska mötas i tävling, utan också lära känna varandra genom att träffa elever från andra fartyg.

När stora fullriggare och barkar får segla ute på Östersjön hör *Tre Kronor* till dem som kan gå in mellan Nuckö och Ormsö, för att sedan fortsätta i den skyddade farleden mellan Dagö och Ösel och estniska kusten. I hamnarna Roomassare på Ösel och Roja i Lettland blir vi och de andra segelfartygen mycket väl mottagna, som den naturliga



Klara Sköldulf från Cirkus Cirkör på styva linan då *Tre Kronor* anlöper Riga.

medelpunkten i sommarens största evenemang. Det var en blandad skara som kom ombord i Helsingfors, men de som helt kom att sätta sin prägel på turen till Riga var Cirkus Cirkörgänget: Akrobaterna Erika Andersson, Katarina "Kattis" Wallenborg, Lukas Ivanow, Pontus Wallin och Vejde Grind, jonglören Ellina Heise, lindanserskan Klara Sköldulf och deras kamrat, skådespelerskan Lisa Lorentzson. Alla uppträdde i hamnarna och inspirerade resten av besättningen att plocka fram sina dolda cirkustalanger.

Inseglingen mot Riga blir spektakulär – med lindans i riggen mellan salningarna, akrobatik i en ring som hänger under klyvarbommen, jonglering på briggsegelbommen och långa skutt längs skrovsidan, från för

TRE KRONOR

I THE TALL SHIPS' RACES 2013

till akter, med hjälp av linor fästa vid rånockarna. Daugavas stränder kantas av åskådare som får se en maritim cirkus på högsta nivå. Ett tag har vi sällskap med skonaren *Shabab Oman*, som ackompanjerar våra artister med säckpipemusik. Kaptenen på denna etapp – Korhan Koman, blir lite bekymrad när vi förtöjer utanpå den polska briggen *Fryderyk Chopin*, då han ser att de – av alla fartyg – också har en cirkus ombord. Men i stället för att överglänsa oss slår de sig ihop med Cirkus Cirkör. På kvällen blir det en stor föreställning på kajen, som förutom akrobatik och jonglering även bjuder på eld-blåsning! Den avslutas med att båda fartygens besättningar och hundratals åskådare rycks med i en square-dance till tonerna av "Cotton-Eyed Joe".



"Cruise in Company" ger tillfällen till närkontakt med andra fartyg, här bramssegel-skonaren Vega.

Cirkus, fortsättning...

Efter den föreställningen bestämmer sig Korhan för att sadla om och bli cirkusdirektör. Under "Crew Parade" genom Riga leder han inte bara Cirkus Cirkör, utan även resten av cirkusen: Världens starkaste kvinna och man – Henny & John, lejonämjaren Martin med det bångstyriga lejonet Leo, den trumpetande elefantungen Ebba, jungmannen Mats, magikern Axel, spådamen Jenika, clownen Ira, palmbärskan Amanda, den mycket skäggiga damen Nillan, Lisa med de förtrollade såpbubblorna, och sist men inte minst cirkustältet Malin. Ingen annan fartygsbesättning möts av lika många applåder och bifallsrop, som de som ges till *Tre Kronors* cirkusföreställning. De av Marina



Loppcirkusen
i Ventspils.



Skäggiga damen
Nillan och den
något mindre
skäggiga skepps-
doktorn HGÖ.



Henny – världens starkaste.



Pontus Wallin
– akrobat.



Lejonet Leo.



Clownen Ira och
lejonämjaren Martin.



Lisa Lorentzon
blåser bubbler.

TRE KRONOR

I THE TALL SHIPS RACES 2013



läroverkets nypåmönstrade elever som såg paraden, insåg att de hade en stor uppgift framför sig och började redan fundera på vad de skulle hitta på i Stettin.

Loppcirkus i Ventspils

Då *Tre Kronor* lämnar Riga börjar fler och fler ombord klia sig i huvudet – inte av eftertänksamhet – utan mer av rädsla för de löss som ett generöst syskonbarn givit till en av matroserna. Apoteket i Ventspils länsas snabbt på avlusningsmedel. Efter grundlig schamponering, kamning och inspektion av hela fartyget, sätter Östersjöns renaste och mest välklippta besättning kurs mot startlinjen för den sista kappseglingsetappen²⁾. Vi är nu helt avlusade, men det finns en liten förhoppning om att vi kanske lyckats dela med oss av våra husdjur till några av de andra fartygen.

Vid starten till kappseglingen ned mot Stettin går *Tre Kronor* tidigt upp i ledningen. Andra dygnet, den 30:e juli, bjuder på västnordvästlig kuling, 15-18 sekundmeter. Vinden vrider mot väst, så även denna gång



*Cirkus Cirkör
besättningen i Riga.*

får vi kryssa oss fram. Många av Marina läroverkets elever har mycket sjövana, men under dygnen med kuling är det ändå flera som får "mata fiskarna". Drygt fyra dygn och ett dussin stagvändningar senare går vi över mållinjen mellan Usedom och Rügen, klockan 02.35 den 2:a augusti. Kappseglingen hade dock avslutats redan vid midnatt på grund av att vinden dog ut helt mot slutet. Även på denna etapp kommer vi på andra plats.

Marina läroverkets ungdomar kommer från fem olika marinbiologiklasser. Av 50 som ansökt om att få segla med *Tre Kronor* hade 25 valts ut. Tillsammans med läraren Kerstin Sandström lyckades de fylla varenda ledig kojplats, inräknat tio tillfälliga kojor i salongen. Kanske just på grund av trångboddheten fungerar samarbetet ombord utmärkt. Det är först i Stettin som det visar sig att även dessa elever kan ställa till med cirkus.

Kung Neptun och hans följe i Stettin

Redan i Swinoujście möts vi av våra "liaison officers" Oskar och Barbara, som hälsar oss med saltat bröd och staden Stettins flagga. Under något dygn lever vi med vanföreställningen att de, på ett smidigt sätt, kommer att hjälpa oss med att arrangera olika aktiviteter i hamnen. Det skulle dock komma att visa sig, att det finns fog för uttryck som "polsk riksdag". Om helvetet är en plats där engelsmännen lagar mat, grekerna står för ekonomin och tyskarna för humorn, så är det säkert polackerna som står för logistiken! Här erbjuds kajakturer, schackturnering, dragkamp, badminton, klätterväggar, fotboll och bordtennis, vilket verkar trevligt i teorin. I praktiken finns det ofta bara några dussin platser per evenemang, att fördela



*Kerstin Sandström
– Marina läroverkets
coolaste lärare.*

bland tusentals ungdomar. Dessutom ligger flera av aktiviteterna i andra änden av staden utan transportmöjligheter. I den mån något fungerar så är det redan inbokad av polackerna själva. Några av *Tre Kronors* besättning lyckas dock delta i paddling, eller en tur ner i stadens skyddsrum från andra världskriget. De flesta besöker i stället andra fartyg och tittar på folkvimlet. Mycket tid går också åt till att förbereda "Crew Parade" där marinbiologerna lyckas förvandla både sig själva och *Tre Kronors* besättning till kung Neptuns betjänter, i form av fantastiska maneter, delfiner, hajar och fiskare med nät. Det är en upplevelse att se blåvalen Åsa, båsmåsen Amanda och inte minst den åttaarmade bläckfisken Ira-Martin-John-Elvira hopbundna rygg mot rygg, med en stor grå fender som huvud. Hela akvariet leds av kung Neptun själv – Allan – i en heroisk ►

Fem briggseglare på Götheborg och en på Georg Stage

Seglare från andra fartyg står i kö för att segla med *Tre Kronor*, så även många av dem som tidigare seglat med briggen. Under Tall Ships' Races hittade vi de flesta på ostindiefararen *Götheborg*:

*August Jansson
som överstyrman,*



*Stefan Alvå
som befälselev,*

*Joban Tideland som
assisterande mastskeppare,*



*Mikaela Boltenstern
som jungman och*



*Malin Hansson,
också jungman.*

*Matilda Dagberg, ständigt lika positiv,
bryter mönstret genom att gå som elev på
danska fullriggaren Georg Stage.*

Listan skulle kunna göras mycket längre. Vi mötte seglare från *Tre Kronor* även på holländska briggen *Morgenster*, norska fullriggaren *Christian Radich* och barken *Statsraad Lehmkuhl*. Och sist, men inte minst, på svenska skonaren *Vega*. Briggen *Tre Kronor* har blivit en viktig del av den internationella gemenskap som segelfartygen i Tall Ships' Races står för. ■

/TEXT OCH FOTO:
HANS GUNNAR ØVERENG



Marina Lärverket och Tre Kronors besättning i Stettin.

Cirkus, fortsättning...

marsch, en halvmil i stekhett solsken och 35 graders värme. Det är nog första gången ett andrapris i seglingen delats ut till havets treuddsförsedda härskare, en sjöjungfru och en hyperenergisk valross³⁾.

Gärna mer cirkus ombord!

Precis som i Helsingfors och Riga avslutas Tall Ships' Races med ett jättelikt fyrverkeri. Hundratusentals människor i varje hamn har fått oförglömliga upplevelser genom att



Tre Kronors besättning bjöd på en fantastisk crew parade med temat hav. Här tar Neptun, valross och sjöjungfru emot priset för andra platsen i racet av Stettins borgmästare.

TRE KRONOR

I THE TALL SHIPS' RACES 2013

se alla segelfartyg, samtidigt som ungdomarna ombord också upplevt spännande segling, Östersjön, nya hamnar och i många fall nya länder. Det är med visst vemod jag ser Stettin försvinna akteröver, medan vi går för maskin ut mot Östersjön. Solen gassar och grönskan längs Oders stränder slokar i sensommarvärmen. De senaste sex veckorna har gått väldigt fort, trots att de varit så innehållsrika. De tre etapperna under Tall Ships' Races har haft helt olika karaktär, men alla har varit lärorika och spännande. Det har varit mer cirkus än jag räknade med från början, men om jag någon gång träffar skeppsredare Anders Nilsson från rederiet Nedjan igen, är det nog ganska säkert en sak jag kommer att tala om för honom: – Det kan aldrig bli tillräckligt med cirkus ombord! ■

/TEXT OCH FOTO (OM INGET ANNAT ANGES)
HANS GUNNAR ØVERENG

- 1) Varken Gudon eller Robin deltog på något sätt i de orgier av omogenhet, som tidigare beskrivits.
- 2) Som skeppsläkare är jag naturligtvis väl medveten om skillnaden mellan huvudlusen *Pediculus humanus ssp. capitis* och loppan *Pulex irritans* men loppan fick vara med på ett hörn, eftersom den har mer cirkusanknytning. Tre Kronor är annars nu, liksom före besöket i Riga, helt fri från loppor, löss, kackerlackor, råttor och skörbjugg.
- 3) Sjöjungfrun är i vanliga fall Madeleine Johansson, MB12a och valrossen heter Kristoffer Welanders, MB11b, Marina läroverket. /HGØ

En kappseglare och en cirkusdirektör

Två kaptener seglade Tre Kronor under Tall Ships' Races 2013:



Allan Palmer ledde Tre Kronor till två uppmärksammade andraplacingar i kappseglingarna från Aarhus till Helsingfors och från Riga till Stettin.

Korban Koman seglade briggen i Cruise in Company, från Helsingfors till Riga, där han ledde ett cirkuståg med akrobater, atleter, jonglörer och vilda djur. Rigaborna blev förtjusta!



Fem briggar i Tall Ships' Races och en som tittade på

I Tall Ships' Races 2013 seglade fem briggar:



Morgenster, från Holland.



Roald Amundsen, Tyskland.



Fryderyk Chopin, Polen

Stavros S Niarchos, Storbritannien

Tre Kronor af Stockholm, Sverige, här förtöjd intill Fryderyk Chopin i Riga.



Gerda, numera Finland.



I Tall Ships' Races 2013 seglade fem briggar: Holländska *Morgenster* från Den Helder, vår gamla vän och rival från 2009, tyska *Roald Amundsen* från Eckenförde, polska *Fryderyk Chopin* från Stettin, engelska *Stavros S Niarchos* från Portsmouth, och naturligtvis *Tre Kronor*, som på bilden ligger förtöjd intill *Fryderyk Chopin* i Riga. *Gerda* (tidigare *Gerda Gefle*) har nu fått nya redare i Finland. Hon deltog inte i TSR, men var ändå med genom att ligga utanför Sveaborg, med passagerare som vinkade farväl till de segelfartyg som gästade Helsingfors. ■

/TEXT OCH FOTO:
HANS GUNNAR ØVERENG

Varmt välkomnande i Landskrona

När *Tre Kronor* återvände till Sverige från the Tall Ships' Races fick hon ett mycket varmt välkomnande i Landskrona. På kajen väntade en stor mängd åskådare tillsammans med flera representanter från kommunstyrelsen, Region Skåne, Lunds universitet och Havsresan. I år har Landskrona firat 600-årsjubileum med en rad olika evenemang och *Tre Kronors* besök passade utmärkt in i firandet.

– Det bubblade av aktiviteter i stan och vår egen miljöutställning "Östersjön vem bryr sig..." invigdes av rektorn för Lunds universitet och kommunstyrelsens ordförande, säger en stolt Anders Mannesten, marknadschef på Briggen.

– Allan med besättning bjöd på ett verkligt skådespel när de lirkade in *Tre Kronor* till kajen framför stadshuset.

Tack vare ett bra samarbete med Helsingborgs dagblad och Folkuniversitetet var också intresset för seglingarna rekordstort. Folkuniversitetet i Helsingborg spelade för övrigt en viktig roll när *Tre Kronor* projekterades en gång i tiden. En eloge ska också ges till Olof Cerne som gjort ett mycket värdefullt arbete med förberedelserna inför besöket, fortsätter Anders.

– Ett mycket viktigt resultat av besöket är de goda kontakter vi knutit med Lunds universitet och Havsresan och många fler som vi kommer att ha glädje av i framtiden, avslutar han. ■

/STURE HAGLUND



Inte många meter till godo i Landskronas inre hamn.

FOTO: ASSAR MANNESTEN



Ny rederichef

Björn Ericson har anställts som rederichef efter att **Korhan Koman** slutade i den rollen i juni. Björn har tidigare arbetat som driftsansvarig på Klart skepp i Danderyd som ingår i samma grupp som Marina läroverket. Med sina tidigare erfarenheter, bland annat från rederi och restaurangvärlden, fokuserar han på att stärka lönsamheten, servicekänslan och upplevelsen ombord.

Björn är också seglare och har tidigare seglat det mesta som flyter – utom råttacklat. Bland kappseglingsmeriterna finns Americas Cup. I sommar har han även hunnit bekanta sig ordentligt med *Tre Kronor af Stockholm* och dess besättning, bland annat som intendentvikarie. I hans arbetsuppgifter ingår även ruttplanering. ■ /PB

Björns kontaktuppgifter:
bjorn.ericson@briggentrekronor.se
Telefon: 08-509 394 03, mobil: 076-162 76 91

Nya medlemmar seglar till Landskrona

När Britt och Kjell-Åke Eriksson, som bor utanför Kristianstad, förra sommaren var på besök i Oskarshamn, fick de syn på *Tre Kronor* och bestämde sig för att följa med till Kalmar. Redan då började de planera nya seglingar med briggen. I år fick de uppleva allt från festligheterna kring Tall Ships' Races i Stettin, till flera mils flodfärd på Oder, samt vind & stiltje, sol & regn på Östersjön och i Öresund, med en avslutande seglats runt Ven.

Det var två nöjda föreningsmedlemmar som mönstrade av i Landskrona, vars spirituella och dynamiske borgmästare Lennart Söderberg välkomnade *Tre Kronor* som en av de stora attraktionerna vid firandet av stadens 600-årsjubileum. ■ /HGØ



Kjell-Åke och Britt Eriksson kommer att segla flera gånger med Tre Kronor. Foto: HGØ



Östersjöseminarium på Kastellholmen: Succé för tredje gång

Ledord för årets seminarium var Östersjön – en resurs!
Och tillsammans kan vi åstadkomma förändring.

Det årliga Östersjöseminariet i Kolskjulet har blivit ett av årets viktigaste stora möten om Östersjön. Initiativet Hållbara Hav bjöd den 5:e september på ett sprängfyllt program – med ett tungt vetenskapligt kunskapsblock som efter ett lunchmingel övergick i panelsamtal på hög nivå. Allt i ett enda syfte – att bidra till ett friskare Östersjön.

Kronprinsessan Victorias närvaro gladdede oss som vanligt mycket, liksom som att få Allan Larsson som moderator. Som värddar för seminariet stod förutom Initiativet Hållbara Hav även Stockholms universitet och Stockholms stad.

Som brukligt denna stora dag i Hållbara Havs årsprogram bjöds seminariedeltagare och gäster på ett fantastiskt sommarväder. I Kolskjulet samlades cirka 170 åhörare för att ta del av forskarnas nya upptäckter om Östersjöns tillstånd. Ett fåtal försenade gäster kunde noteras – president Obama var ju på besök i Stockholm.

Seminariet inleddes i år med några vittnesmål från kända personer som uttryckte mycket av det vi alla känner av oro och sorg för Östersjöns nuvarande tillstånd, men även de förhoppningar vi knyter till en framtida positiv utveckling.

Efter bolagets vd Göran Lindstedts inledning tog borgarrådet för arbetsmarknad och



Ulla Hamilton, trafikborgarråd i Stockholms stad avslutade sitt välkomstanförande med: Lyssna och lär och tänk – vad kan jag själv göra för att Östersjön får en bättre situation än idag.

trafik, Ulla Hamilton, ordet. I sitt välkomstanförande betonade hon det goda rykte som Stockholm har när det gäller begreppen hållbar stad och urban tillväxt, vilket också är en av anledningarna till intresset från bland andra USA. Det är resultatet av ett målmedvetet arbete från flera generationer av forskare, politiker och företagare. Med repliken "Stolta, men absolut inte nöjda" fortsatte Ulla Hamilton att beskriva vikten av att Stockholm har ett rent vatten – en ödesfråga!

Allan Larsson inledde forskarblocket om "Kemikalier i havsmiljön – tillsammans hittar vi lösningar" där Magnus Breitholtz och



Magnus Breitholtz och Christina Rudén, Stockholms universitet.

Christina Rudén från ITM (Institutionen för tillämpad miljövetenskap) på Stockholms universitet tryckte på utökat samarbete som en nyckel i ett framgångsrikt forskarbete.

Läkemedelsrester mitt i havet

Miljöforskaren Jerker Fick redovisade helt nya rön om att det finns fullt mätbara förekomster av läkemedelsrester ute i havet. Briggen Tre Kronor har under sommarens seglingar tjänstgjort som forskningsfartyg och tagit vattenprover runt om i Östersjön – såväl kustnära i de hamnar fartyget anlöpt, som ute på öppet hav. Det är forskarna på institutionen för tillämpad miljövetenskap, ITM, på Stockholms uni-



Jerker Fick, Umeå universitet.



en!

versitet, i samarbete med KTH, Umeå universitet och MistraPharma som gett Initiativet Hållbara Hav och Briggen Tre Kronor detta uppdrag.

Jerker Fick berättade också om det omskrivna experimentet med abborren som exponerades för lugnande läkemedel. Fisken ändrade beteende ganska radikalt. Den blev djärvare, åt mer och växte på sig – samtidigt som den utsatte sig för större risker att bli uppäten.

Risker med läkemedel

Marlene Ågerstrand, som forskar kring miljögifter och riskbedömning vid Stockholms universitet, lät oss ta del av sina hjärtefrågor och hur MistraPharma driver samarbetet mellan forskare, industri, hälso- och sjukvård, apoteken och vattenreningsverken. Detta samarbete är avgörande för att nå goda resultat som också kan kommuniceras till allmänheten. Sju universitet är idag anslutna till MistraPharma.

De viktigaste målen för MistraPharma är att...

...identifiera läkemedel med hög miljörisk,
...utveckla kemiska analysmetoder,
...förbättra reningen i reningsverken,

...förstå utvecklingen av antibiotika-resistens i miljön,
...medverka till förbättrad riskhantering
...och sammantaget erbjuda beslutsunderlag till myndigheter och företag.

Målet med riskbedömningen av läkemedel är att fokusera på de läkemedel som är mest problematiska.

Går det att rena bort läkemedelsrester?

Berndt Björleinius, projektledare på KTH, redogjorde för hur rening av avloppsvatten går till, vilka metoder som används och hur effektiva dagens reningsmetoder kan göras. Läkemedelsrester kan genom en mix av olika metoder renas bort till 98 procent. På köpet får man då bort även andra oönskade ämnen. I dagsläget renas cirka hälften av läkemedelsresterna.

Forskarna vill att man i högre utsträckning än nu arbetar "uppströms" med dessa frågor och efterlyser grönare läkemedel som bryts ner mer naturligt än de som finns idag. Det räcker alltså inte enbart med åtgärder vid reningsverken. Kostnaden är inte oöverstiglig, men VA-taxan måste höjas.

Frågan är: Har vi råd att låta bli!?



Berndt Björleinius, KTH.



Linda Molander & Ellen Ingre-Khans, Stockholms universitet.

Appen – Vara utan fara

Linda Molander, doktorand i toxikologi och Ellen Ingre-Khans, miljövetare och ekotoxikolog vid Stockholms universitet, har tillsammans med kollegor på KTH utvecklat denna användbara gratis-app för allehanda köpsituationer.

Kategorierna är nu till en början barnvårdsartiklar, byggvaror, elektronik, leksaker, textilier och accessoarer, och du kan söka på varor och ämnen eller fråga om varan. Appen uppdateras när nya områden tillkommer. ■ /KERSTIN GRÖNWALL

Så här gör du för att få appen till din mobil:

Googla på **varautanfara** i din Iphone/Android - klicka på hämta!



Som jag ser det

– personliga tankar om Östersjöns framtid:

Babben Larsson, Claes Elfsberg, Viveka Sten, Lasse Berghagen och Lena Endre berättar personligt om sina tankar kring Östersjön. Lasse Berghagen sjunger även en sång om sitt älskade Stockholms skärgård.



Dessutom finns föredragen och panelsamtalet på YouTube och vår hemsida:

www.hallbarahav.nu

Briggen *Astrid* utanför Kōkar,
under Tall Ships' Races 2009.
Foto: Hans Gunnar Øverengen



Astrid – fraktskutan från Skillinge som blev brigg

Mitt på dagen den 24:e juli drabbas den nederländska briggen *Astrid* av ett maskinhaveri. Med endast några stagsegel satta driver hon iland utanför Kinsale, på Irlands sydkust. Hon kilas fast mot taggiga klippor och kan inte dras flott. Samtliga 30 ombord räddas snabbt. På *Tre Kronor* får vi reda på förlisningen, när vi ett dygn senare anlöper Riga.

Maskinhaveri med ödesdigra konsekvenser

Astrid påbörjade sin sista segling i Southampton den 24 juli och var på väg från Oysterhaven till Kinsale, på Irlands sydkust. Mitt på dagen drabbades briggen av maskinstopp och började driva in mot de ogästvänliga öarna Sovereign Islands, vilkas branta klippor tidigare orsakat skeppsbrott. Den fyrmastade barken *Falls of Garry* gick ner här för drygt 100 år sedan. Nu var det *Astrids* tur. Vinden var sydlig, med en styrka på 5-6 Beaufort. Kort tid innan hon gick på grund gjordes försök att sätta mässegel, men endast briggseglet och några stagsegel

var satta när hon kilades fast mellan ett par stora klippor och började ta in vatten.

Av en ren tillfällighet hade en stor livräddningsövning avslutats i Kinsale, bara några timmar före grundstötningen. Sjöräddning, kustbevakning, polis, civilförsvaret, Röda korset, lotsar och hamnmyndigheterna hade övat tillsammans. Fyra livräddningsbåtar och två helikoptrar var snabbt på plats då *Astrid* började ta in vatten. De sju i besättningen och 23 elever kunde snabbt föras i säkerhet. Arton togs ombord på livräddningskryssaren RNLI *Courtmacsherry* och tolv räddades av skonaren *Spirit of Oysterhaven*, som tillsammans med *Astrid* och ett femtiotal andra seglare deltog i den stora årliga regattan "Gathering Cruise".

Samtidigt som detta drama utspelades på den irländska sydkusten låg *Tre Kronor*

och skonaren *Vega* tillsammans väl förtöjda i den lilla lettiska hamnen Roja. Det var en varm och solig dag, en del badade, andra följde med på en bussresa till naturreservat. Nyheten om *Astrids* förlisning nådde oss först ett par dygn senare när vi och den polska briggen *Fryderyk Chopin* låg vid kaj i Riga.

När *Tre Kronor* deltog i Tall Ships' Races 2009, var *Astrid* en av våra konkurrenter. Då hade jag aldrig tid att göra något besök ombord. Nu hoppades jag kunna få mer information om briggen, när vi kom till Stettin, genom att tala med någon som seglat med henne.

En tandläkare går till sjöss

Holländska Tall Ships' Racedeltagare i Stettin berättar mer om vad som hände då briggen sjönk, men det känns mer angeläget att få reda på hur det var att segla med *Astrid*.

Redan i Helsingfors får vi besök av en engelsman, som tidigare seglat med *Tre Kronors* Magnus Berglund/Ström på briggen *Maria Asumpta*. Nu är det dags att hälsa på honom. Ombord på den märklige chebeckriggade (nästan) *Pelican of London* träffar jag

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

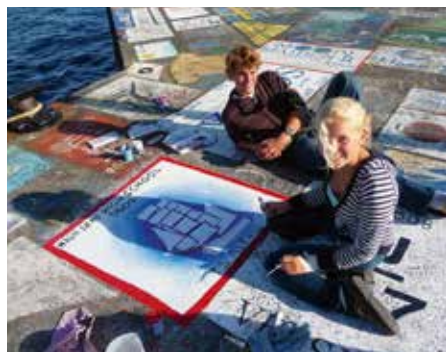
"sailing master" Francis Noël-Hudson, från Hull, som gärna berättar om sina seglingar. Han var från början tandläkare, men deltog redan på 1970-talet i seglingar med fartyg som *Captain Scott* (idag *Shabab Oman*), brigarna *Phoenix* och *Royalist*, norska *Sørlandet* och flera andra fartyg. Trots att han seglat länge med *Astrid* tar han skeppsbrottet med visst lugn. Det är fem år sedan han senast arbetade ombord och han har tidigare seglat med fartyg som senare sjunkit. Skonaren *Activ*, barken *Marques* och briggen *Maria Asumpta* drog med sig sammanlagt 30 människor i djupet när de gick ner. På *Astrid* klarade sig alla oskadda och kanske briggen skulle kunna bärgas – vem vet?

Genom arbete på brigantinen *Soren Larsen* och barken *Lord Nelson* fick Francis mer sjötid och kunde 1988 börja arbeta som styrman på *Astrid*, som nu hade blivit riggad som brigg, efter att under några år ha legat nedsunken i gyttna i floden Hamble. Fram till 1991 deltog han varje år i flera av briggens långseglingar och korsade Atlanten två gånger.

Han återvände också till *Astrid* 2008, denna gång som kapten, och under holländsk flagg. Fartyget användes nu av den tyska skolan "High Seas High School". Arton elever, fyra lärare, en doktor och briggens besättning seglade med elever som var ute ett halvår och fick lära sig ta ansvar för både segling och matlagning. Turen gick från Teneriffa till Costa Rica. Alla ombord



Francis Noël-Hudson berättar om Astrids historia.
Foto: HGØ



Azorerna och Kanarieöarnas kajer visar många minnen efter Astrids Atlantsseglingar. Foto: HSHS



Algot Nilssons målning från 1954, visar Astrid tre år innan hon blev rent motorfartyg. Foto: Sten Persson

blev som en stor familj. Francis visar flera brev skrivna av nöjda elever, som fått minnen för livet. Något annat han bär med sig är hur lätt *Astrid* var att manövrera. Han minns speciellt en kväll då de seglade direkt från kajen i Curaçao samtidigt som ett stort fyrverkeri lyste upp den tropiska natten.

Francis berättar också en del om fartygets tidigare historia. Speciellt intressant är att hon tillbringat så lång tid i Sverige. Sjöhistoriska Museets bibliotek verkar vara rätt ställe för att få veta mer.

WUTA säljs till Skillinge

En stållogger med skonarrigg byggdes 1918, på Gerard van Leeuwens varv i Scheveningen – idag en förort till Haag. Hon gavs ett för lågkonjunkturen passande namn, *WUTA*, som är en akronym för *Wacht Uw Tijd Af*, som betyder ungefär "vänta på bättre tider", eller "din tid skall komma". Från 1921 bytte fartyget ägare ett par gånger. Nicolaas och Jan Muller lät bygga om fartyget till motorlogger med reducerad rigg, innan de sålde henne till Sverige sommaren 1937.

I Sveriges Skeppslista, som står i prydliga rader på Sjöhistoriska Museet, finns alla ägarbyten, tonnagesförändringar och ändrad maskinstyrka redovisade år för år. Att fartyget visar sig ha hört hemma i Skillinge i nästan fyra decennier gör att det blir mer intressant att läsa Gunnar Ståhls bok "Skillinge – skutor och sjöfart". Här beskrivs hur små orter som Brantevik och Skillinge utvecklade en imponerande flotta, under slutet av 1800-talet. Som mest var 50-60 segelskutor registrerade i Skillinge. År 1937 var alla fartyg i hamnen motoriserade, så även *WUTA* som detta år köptes från Dordrecht och döptes om till *Astrid*. Bröderna Ellery och Edmund Frohm hade från början tillsam-

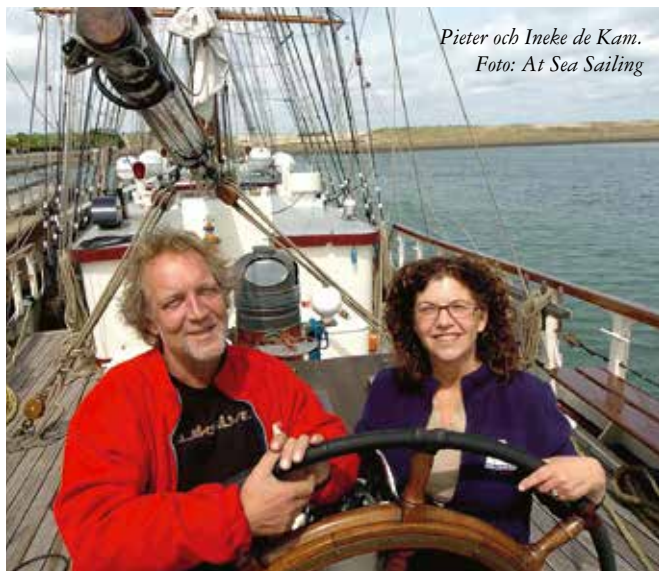


Astrid hade Skillinge som hemmahamn i nästan fyrtio år. Foto: Carl Gustaf Nyström

mans 50/128 parter i rederiet, och kom sedan att turas om som befälhavare. Edmund blev efter broderns död till slut huvudägare. Fartyget gick mest med bulkfrakter i Östersjön. Maskinen byttes två gånger. På 1950-talet byggdes ett förhöjt poopdäck som gav utrymme åt en rejäl akterinredning. Senare togs seglen bort helt och hon blev nu ett rent motorfartyg. Då Edmund Frohm avled såldes skutan. Trots att det gått mer än 36 år sedan dess finns det fortfarande Skillingebor som minns *Astrid*.

Bästeman – 56 månader på Astrid

Genom Skillinge Sjöfartsmuseums ordförande, Bengt Svenow, kommer jag i kontakt med Germund Olsson. Hans hustru Marianne är dotter till Edmund Frohm och hon berättar att hon ibland följde med ombord, på enstaka turer under sommarloven. *Astrid* som nu har sjunkit, har egentligen bara skrovet gemensamt med den skuta hennes far förde befäl på. Både hon och maken har annars passat på att gå ombord på *Astrid*, då hon, riggad som brigg, har besökt Skillinge. Germund har många minnen av livet ombord på skutan, den gång hon gick i Östersjön med tre mans besättning. I sin gamla sjöfartsbok räknar han till samman-



Pieter och Ineke de Kam.
Foto: At Sea Sailing

Astrid, fortsättning...

lagt 56 månader ombord på *Astrid*, under åren 1967-75.

Astrid gick med spannmål till Stockholm och Gotland. Raps skeppades till Trelleborg och Karlshamn. I Karlshamn kunde det ligga upp till femton fartyg före i kön, och då kunde det bli flera dagars väntetid på att få lossa. Fartyget gick också med bulklast som maltat korn, sand och cement. På vintrarna var *Astrid* upplagd och då fiskade Germund torsk på Östersjön. Han fortsatte sedan med fisket när *Astrid*, som då var ortens sista handelsfartyg, såldes 1976.

Brand i engelska kanalen

I slutet av 1976 såldes *Astrid* till två redare i Libanon. Ingen från den gamla besättningen följde med på leveransturen, som kantades av en hel del problem. Fartyget bemannades av libaneser, som skulle ta henne till den nya hemmahamnen Tripoli. Lasten var officiellt lump och skrot, men det finns mycket som talar för att lastrummet också innehöll kontraband av betydligt större värde i inbördeskrigets Libanon. Tripoli ligger inte många mil från Bekadalen och returlasten utgjordes av ett större parti cannabis. Resan tog dock slut 13 juli 1977 i Engelska kanalen utanför Dungeness, öster om Hastings. Samtidigt som fartyget hölls under observation av brittiska tullens utbröt en brand ombord. Besättningen på fem man övergav *Astrid* efter att ha dränkt inredningen i bensin. Tre man ska ha omkommit i lågorna, eller genom drunkning. Två räddades med helikopter. Det brandskadade skrovet togs av bogserbåten *Typhoon* in till Newhaven öster om Brighton. Det var först när stora balar med hasch, som lämpats över bord, började driva i land som myndigheterna fick bekräftat vad *Astrid* haft för last.

Efter några år i Newhaven bogserades *Astrid* till en förtöjningsplats vid floden Hamble, nära Southampton. Där hittades det utbrända och försummade skrovet,

som nu användes som pråm vid ett skrotupplag, av exkommendören Graham Neilson. Efter att han lämnat marinen 1982, letade han efter ett segelfartyg, som skulle kunna användas till oceanseglingar och ungdomsverksamhet, med ambitionen att lära ut ansvarstagande, viljestyrka, ledarskap och samarbete. För ändamålet bidades "The Astrid Trust" 1985. Av *Astrid* återstod endast ett tomt skrov, så renoveringen blev mycket omfattande. Fartyget fick sina nuvarande vackra linjer 1986, efter att det gamla poopdäcket skurits bort. Och ett år senare blev hon riggad som en traditionell handelsbrigg, med Weymouth som hemmahamn.

Prinsessan Anne skänkte glans åt den ceremoni där fartygets ungdomsverksamhet invigdes 1989. Redan samma år deltog briggen i Tall Ships' Races och andra prestigefyllda evenemang. *Astrid* genomförde sammanlagt sexton, tre månader långa, atlantseglingar. Flera länder och öar besöktes på varje resa. På somrarna seglade hon i europeiska farvatten. Trots att det oftast var fullbokat gick verksamheten med så stor förlust att stiftelsen sålde briggen, som då låg på Barbados, till nederländska redare 1997. Efter 60 år i utländsk ägo kom hon nu tillbaka till det land där hon byggts.

Under holländsk flagg igen

Efter återkomsten till Nederländerna följde flera ägarbyten. Urk, Enkhuizen och Harlingen blev nya hemmahamnar. En ny brand 1999 ledde till att *Astrid* under ett par år genomgick en grundlig renovering. Hon kunde nu segla med 24 gäster i bekväma tvåmanshytter och klassades åter för oceanfart.

De nuvarande ägarna, befälhavaren och kockan, Pieter och Ineke de Kam köpte fartyget i början av 2007 och har sedan dess seglat med briggen under större delen av åren. Verksamheten baserades i Kamperland i Zeeland, Hollands sydvästligaste provins. *Astrid* fortsatte att delta i Tall Ships' Races och andra stora internationella evenemang. Hon seglade åter till Karibien. Under hösten i år skulle briggen ha deltagit i Sail de Reuter, i Vlissingen och Tall Ships Regatta i Medelhavet med besök i hamnar i Katalonien, Frankrike och Italien.

Precis som *Tre Kronor* deltog *Astrid* i hela Tall Ships' Races 2009, då vi seglade sträckan Gdynia – S:t Petersburg – Åbo – Klaipeda tillsammans. Ungdomsseglingar var en viktig del av *Astrids* verksamhet och

genomfördes ofta i samarbete med organisationen At Sea.

At Sea arbetar för internationell förståelse genom segling

Monique Touw har ett av segelvärdens bredaste kontaktnät. Under Tall Ships' Races i år var hon ombord på briggen *Morgenster* i Aarhus, ett av de fartyg hon bemannat med elever genom sin organisation At Sea. Med lång erfarenhet av allt från ledarskapsutbildning till marknadsföring och företagsutveckling bakom sig, studerade hon ett par år på Enkhuizer Zeevaart School. Efter tre års arbete som styrman på brigantinen *Swan fan Makkum* och fullriggaren *Stad Amsterdam*, tog hon 2003 initiativet till At Sea, där hon med två anställda, driver projekt tillsammans med ett femtiotal av Europas mest kända segelfartyg. Hittills har fler än 6 500 ungdomar från hela Europa möts genom oceanseglingar och Tall Ships' Races. Kostnaderna betalas till viss del av EU-programmet Youth in Action. År 2007 seglade jag själv på den nederländska barken *Europa*, från Kotka till Stockholm. Ombord hade vi 44 ungdomar från 11 olika länder, som lärde känna varandra som man bara kan göra under en segling. En av de svenska deltagarna var för övrigt Amanda Högdén – välkänd briggseglare. Under seglingen delades kunskaper om allt från ländernas matlagning till olika lekar och sånger.

Under sommarens segling med *Astrid* deltog 23 ungdomar, som rekryterats genom At Sea. De kom från Holland, England, Irland och Frankrike. Seglingen startade i Southampton och skulle efter det planerade besöket i Kinsale avslutas i Cherbourg. I förhandsinformationen till deltagarna stod bland annat "On board the ship, trainees will enjoy games and learn about each others



At Sea arbetar för ökad internationell förståelse genom segling. Foto: HGØ
(Bilderna tagna på barken *Europa* 2007)

FAKTA – BRIGGEN ASTRID

Byggt:	1918 (1924)
Varv:	Gerard van Leeuwen, Scheveningen
Tidigare namn:	WUTA (1918 – 1937) Astrid 1937 -
Call Sign:	QOSF (1924–34) PIRV (1934–37) SLEK (1937–75)
IMO-nummer:	5027792
Längd:	31,17m LOA 42 m 30,75
Bredd:	7 m
Djupgående:	2,7 m 2,9
Höjd:	25 m
Segelyta:	450 m ²
Maskin:	Scania 340 Hk, tidigare Deutz, Volvo och Jönköping
Besättning:	5
Passagerare:	24/60
Rederi:	Ineke and Pieter de Kam Rederij Horizon Sailing Ostrea 102, 4493 PJ Kamperland
Hemsida:	www.tallshipastrid.nl

cultures as well as learn to sail on a beautiful tall ship." och "You will look back on a life-changing experience!". Så blev det också ...

Sista seglatsen

I stället för avmönstring i Cherbourg blev det skeppsbrott nära Kinsale. Ungdomarna ombord fick återvända till sina hemorter från Dublin. Den stora frågan nu var om *Astrid* skulle kunna bärgas?

Så gott som varje dag efter grundstötning- en uppstod nya skador på det sjunkna fartyget, där delar av däckshuset under en tid stack upp vid lågvatten. Redan ett par dagar efter 24 juli bräcktes ratt, kompass, nakterhus och skeppsklocka loss, då vågor, dynning och tidvatten började bryta ner skrov och rigg. De hittades ett par veckor senare i samband med undervattensfilmning av fartygets skador.

Pontonkranen *GPS Atlas* lyfte upp *Astrid* på sitt fördäck 9 september och transporterade in henne till Kinsale. Nu pågår en utredning av haveriorsaken, i samarbete mellan Irish Coast Guard och Nederländernas fartygsinspektion. På de fotografier av den bärgade briggen, som finns tillgängliga via nätet, är det svårt att se omfattningen av skadorna. Pieter de Kam berättar dock att försäkringsbolaget har bedömt de troliga kostnaderna för att återställa fartyget som för höga. Efter 95 års segling kommer *Astrid* att huggas upp.

En av de många nöjda elever som seglat med *Astrid* citeras i *At Sea Sailtrainings* informationsblad: "I had a phenomenal time. Thank you so much *Astrid*. I will tell my friends to come and have a good time and have the most amazing adventure, the time of their lives. Face the challenges and take home wonderful memories and new friendships! Just come and DO IT!"

Den möjligheten finns inte längre, men minnen från oförglömliga upplevelser på havet, med briggen *Astrid*, kommer under lång tid att finnas kvar hos de flera tusen personer som seglat med henne. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG



Glada miner i smedjan, från vänster:

Trygve Martinsson, vår kreativa verkställare, Henrik Helstad, biträdande dockmästare – volontär under byggtiden, Thomas Hellström, dockmästare – Beckholms dockförening och Lars "Ulven" Olväng som leder vår Rigg- och underhållsgrupp. Martin Elwin kunde inte närvara vid fotograferingen.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Briggen smedja nu på Beckholmen

Nu är "Briggen" smedja äntligen på plats på Beckholmen, ett stenkast från Västra dockan.

Vår smedja med alla maskiner och verktyg har sedan fartyget färdigställdes 2007 stått "i malpåse" i sin container på fem olika platser på Djurgården, bland annat på Rosendal. Det har länge varit en idé att smedjan skulle få en ny placering inne på Beckholmens dockförenings område. Efter att hela Beckholmen nu har sanerats och iordningsställt lämnade GV-varv sin verksamhet i en för oss lämplig byggnad alldeles intill Västra dockan, där alla segelfartyg i

Stockholmstrakten – inklusive *Tre Kronor af Stockholm* – dockar för underhåll och årliga inspektioner.

Det är föreningen Briggen Tre Kronor som hyr lokalen. För att få en ekonomiskt rimlig lösning har föreningen ett avtal med smeden Martin Elwin som hyr in sig och även kan nyttja maskiner. Martin är en mångårig "briggvän" som ihop med "briggen" smed, Tomas Hermin tillverkat många av våra riggdetaljer.

Själva flytten, som var ett "tungt kapitel" sköttes av Trygve Martinsson som även finansierade transporter genom att sälja den gamla smedjan – containern. ■ /PB

Fin utmärkelse till Allan

Allan tilldelades "Besättningen Rydbergsgästarnas Hedersplakett" redan i våras men kunde inte närvara vid Rydbergsgästarnas möte. Det blev därför ett fint tillfälle att lämna över den då ett antal av "besättnings" medlemmar seglade med *Tre Kronor af Stockholm* på en övernattningssegling i Stockholms skärgård i september.

Motiveringen: "Vid Skeppsråd i mars, beslutades att i år tilldela ALLAN PALMER Gastarnas Hedersplakett för att framgångsrikt varit med att konstruera, rigga och segla briggen *Tre Kronor af Stockholm*. Dessutom ger Allans teckningar och illustrationer i "Handbok Segling briggen Tre Kronor" ökad förståelse för tackling, handhavande och manöver av råttacklat skepp."

Även om det inte står uttryckligen i motiveringen så är även Allans arbete med barken *Gumilla* och andra fartyg med i bedömningen. Plaketten utdelades första gången 1965. ■ /PB



Plaketten överlämnades av Rydbergsgästarnas kapten – ordförande Sten Gattberg vid en liten ceremoni under en segling i början av september. Träden i bakgrunden kommer sig av att man legat med fartyget vid Lådna – Låren över natten.

En boppbacke som bakgrund bör inte till vanligheterna utom i Örnsköldsvik.

En resa utöver det vanliga!

FOTO: STURE HAGLUND

Initiativet Hållbara Hav är nu mitt inne i sin resa runt Bottenhavet. Vi har besökt Gävle, Härnösand, Örnsköldsvik och Vasa.

Ett intrikat samspel mellan besättningen, Briggen Tre Kronors kontor, kommunerna i Härnösand och Örnsköldsvik samt Telia Sonera har möjliggjort resan.

Från Stockholm seglade vårt konferensproffs Monica Lundin med oss för att hålla i miljöutställningen "Östersjön – vem bryr sig..." i vår container – som väntade oss på kajen. Gävleborna gladdes åt att få återse en brigg efter deras förlust av *Genda*. Seglingarna, som vi var rädda skulle bli halvtomma då vi hade få bokade på internet, fylldes snabbt vid landgången – fullsatt rakt av. Då skeppet var öppet tittade de flesta in i vår utställning och hajade till över innehållet – den öppnar ögon!

På seglingen mellan Gävle och Härnösand fick vi känna på ordentligt med sjögång, med vinflaskor dansande i en hytt med mera... Vi fick oss en dustning i konsten att sjösorra och ett litet streck i protokollet. Inga skador på besättning eller gäster.

I Härnösand stod återigen miljöutställningen på kajen, Monica hade lämnat oss och Sture Haglund tog emot tamparna. Här hade vi kommunen som värd. De höll pressmöte och seminarium ombord, och vi hade

en publik segling där vädret i sista minuten vände, så vi fick en riktigt fin segling. Vår utställning visades också särskilt för cirka 200 elever från högstadie- och gymnasieskolorna i Härnösand.

Seglingen upp till Örnsköldsvik var en lång dag, som inleddes med en kort sväng ovan Höga Kusten-bron och segelsättning, lite höstmulet och delvis god vind. Arrangemangen i Örnsköldsvik var de största – här hade Örnsköldsviks kommun egen utställning med information om aktuella miljöfrågor som rör Östersjön. Våra publika

seglingar, där våra gamla besättningsvänner Tobias Österberg och Maja Hallén med sonen Tyko gästspelade, var varmt uppskattade. Anders Mannesten, briggens marknadschef, kom upp och tog över utställningen samt höll en presentation under kommunens miljökonferens i närliggande konferenslokal – intresset var för stort att rymma alla deltagare ombord här... Helgen avslutades med att turistkontoret bjöd in yrkesverksamma i turist- & besöksnäring på en kvällssegling med presentation.

Innan vi lämnade Örnsköldsvik mönsttrade vår kapten, Ib Bergstöm, om till lotsbåt och Allan Palmer tog över vårt roder. Vi hade en väntat gropig resa över till Vasa – men den här gången var allt surrat enligt regelboken och vi kunde njuta av seglingen, även om vissa tyckte det var bergochdalbana.

Trots regn och mitt i veckan var kajen full av folk när vi kom in till Vasa, som snabbt fyllde våra seglingar. Telia Sonera hade möten och presskonferenser ombord tillsammans med Baltic Sea Action Group.

På väg mot Åbo har vi nu gått lite norrut till Norrbyskärs för att träffa våra samarbetspartners på Umeå Marina Forskningscentrum. Deras fältstation ligger i Norrbyn, 15 minuters båtresa från Norrby-skär – men utan kaj stor nog att ta emot oss. Strax innan jag mönsttrade på för min månadslånga resa tillbaka till



Gävles sjöräddningskryssare Greeta Dybeck var ute och mötte oss.



Vattenprover från Bottenhavet levererade och klättringsförbud i Mariehamn! Andra halvan av bottenhavsseglatsen kommer i nästa nummer.

Tre Kronor af Stockholm anlöper Vasa. Förtöjning vid Kunsts museum – Museet för modern konst.



I vår utställning kan man lämna sin gamla mobil till "kompostering".

mina hemtrakter hörde jag att vi hade nästan en hel vecka mellan Vasa och Åbo och saknade ett vettigt stopp däremellan. Då jag är uppväxt i Hörnefors (3 mil söder om Umeå) kände jag naturligtvis till forskningsverksamheten i Norrbyn – 7 km söderut, och hade just fått höra om de forskningsresultat som de presenterade vid vår konferens. Kontoret gillade förslaget, Ib Bergström arrangerade besöket på forskningsstationen och jag har nu fått en extra öppning av Norrbyrås museum för besättningen.

Glada hälsningar från den vikarierande intendenten! ■ /MAGNUS STRÖM

Engagerade besökare i miljöutställningen

Vår mobila miljöutställning "Östersjön – vem bryr sig..." har följt oss till flera av hamnarna i sommar. I Härnösand och Örnsköldsvik hade vi möjlighet att bjuda in skolklasser för visningar. Närmare 400 elever fick se och höra om innehållet i utställningen. Det var roligt att se hur många av ungdomarna tog till sig av innehållet.

De två besökare som visade det i särklass största engagemanget var Thyba Arabi och Carla Mutema Jonsson. De kom på eget initiativ till utställningen i Örnsköldsvik för att de ville veta mer om Östersjön efter att deras lärare tipsat dem. Båda går gymnasiet basår och planerar att fortsätta studera vidare till biokemist respektive sjuksköterska eller tandsköterska. ■



Thyba Arabi och Carla Mutema Jonsson ville veta mer om Östersjön.



Frysbusseleven Aren Moosakbanian ser på medan styrman Robin Eliasson och båtsman Amanda Högdén bäller upp vattenprov från Årbus bugt.

Tre Kronor af Stockholm – ett forskningsfartyg

Under hela säsongen tar besättningen vattenprover på uppdrag av institutionen för tillämpad miljövetenskap, ITM, på Stockholms universitet, i samarbete med KTH, Umeå universitet och MistraPharma.

Fartyget kommer när säsongen är avslutad att ha rört sig över delar av Kattegatt, kors och tvärs över Östersjön och Bottenhavet, besökt en mängd stora och små stä-

der samt ha seglat igenom ett antal av våra skärgårdar. Med det vidsträckta rörelsemönstret utgör *Tre Kronor af Stockholm* en resurs som forskarna har saknat.

Som vi berättade på sidan 12 presenterades resultatet av halva säsongens vattenprovtagningar på seminariet i Kolskjulet den femte september. Helt nya rön som påvisar förekomster av läkemedelsrester. ■ /PB



Brigg-måndag

Kl 18.00, första helgfria måndagen varje månad.

4 NOVEMBER

Episoder från Fregatten Eugénies världsomsegling, 1851 - 1853

Christer Hägg, marinmålare, författare och pensionerad kommandör berättar och visar bilder.

2 DECEMBER

K A Almgrens resa med briggen Endrätten

från Stockholm till Marseille år 1828, och om hur densamma för alltid kom att förändra svensk sidenindustri. Hans-Gunnar Överängen och Ingela Almgren berättar. Försäljning av böcker och "Tre Kronor-servetter" från museibutiken.

6 JANUARI 2014

Skepp i flaska

Medlemmar ur Föreningen Flaskskepparna visar film och berättar hur det går till att bygga skepp och annat i flaska.

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

Fjärde året!



Tre Kronor af Stockholm har för fjärde året i rad utgort höjdpunkten i *Scarlet Sails*, som är den magnifika avslutningen av kulturfestivalen *White Nights* i Sankt Petersburg.

Har du inte sett vad det går ut på rekommenderas ett besök på www.youtube.com på internet. Sök efter *Scarlet sails 2013*! ■ /PB

Öppet skeppgruppen söker volontärer

Brinner du för "Briggen" och gillar att träffa folk? – Då ska du komma med i föreningens *Öppet skeppgrupp*!

Öppet skepp guidar besökare, serverar kaffe och säljer "briggprylar" varje söndag när fartyget ligger hemma vid kaj under vintern. Gruppen är också igång vid olika publika evenemang som på båtmässan "Allt för sjön" och liknande.

Kontakta Gunnar Lund så få du veta mer: gunnar.lund@briggentrekronor.se Telefon: 010-743 10 96.

Incidenten på Rigabukten

Det är inte så många som känner till det, men under Tall Ships' Races i somras utkämpades faktiskt ett litet sjöslag mellan Sverige och Norge. En kortvarig men spännande batalj, utan sårade eller andra förluster.

SÅ HÄR GICK DET TILL:

"Norska fullriggaren *Christian Radich* låg på samma kurs som svenska *Ostindienfararen Götheborg*. De två fartygen har tämligen skilda seglingsegenskaper, varför *Radich* snart hann ifatt *Götheborg*. Snart låg fartygen jämsides, och besättningar och gäster vinkade glatt till varandra längs relingarna. Då laddade *Radichs* båtsman Eyolf Haug den tillfälligt anlagda slangbellan, bestående av fyra hopsnörda gummirep med en saftdunk utan botten på mitten. Med detta vapen avfyrades så en serie välfyllda vattenballonger mot *Götheborgs* rigg. "Splash!" – ballongerna sprack mot seglen och vätte ner en och annan besättningsman på däck."

Ombord på *Radich* jublade både besättning och trainees samt firade "seiern"



Ovan: "Båsen" Eyolf får hjälp av en glad medseglare att spänna slangbellan tvärs över däck.

Nedan: Norsk ammunition. Foto (båda): Kari Vesterby



Ostindienfararen Götheborg avlossade bredsida KAABOMM!

FOTO: KARI VESTERBY

med att kaka grill-lunsj på däck, medan *Götheborg* försvann i fjärran akterut.

Men efter en stund såg det stora 1700-talsfartyget ut att komma närmare igen. Jodå, *Götheborg* tog faktiskt in på *Christian Radich*. När hon kom ännu närmare förstod vi varför – de hade startat motorn. Men detta var ju en "Cruise in company"-sträcka, så motorgång var tillåtet – fast lite fusk ändå.

Nu kom *Götheborg* snabbt ifatt, denna gång på *Radichs* babordssida. Och där fanns ingen slangbellsa, den kunde bara avfyra över styrbords reling... När så fartygen låg jämsides, på något hundratal meters avstånd (vilket är ganska lite för så stora skepp), öppnades samtidigt alla *Götheborgs* kanonluckor! Det gick ett sus genom *Radichs* besättning. Norrmännen anade ett anfall och... "KAABOOMMM!!" *Götheborgs* kanoner avfyrades, en efter en! Ett öronbedövande muller, krutröken låg tät, Sverige slog tillbaka – med kraft!

Så kom kapitulatonen: *Radichs* steward Svein Ragnar Tvetenstrand kom springande över däck, vilt viftande med ett vitt frottébadlakan på ett kvastskäft: "Vi ger oss!!"

Cirka tjugo minuter senare anlände *Götheborgs* MOB-båt med fyra uniformerade herrar i stiliga trekantiga hattar. De styrde

in nära *Radichs* bordläggning och överräckte en vacker grön flaska med ett papper i. Därefter vinkade de vänligt och for tillbaka. På papperet, tidsenligt rivet och i kanterna, kunde man läsa: "Nästa gång vi möts, skall det ske under fredliga former."

Men jag, såsom varande svensk ombord på det norska fartyget, kunde inte riktigt släppa tanken: Det var ju Norge som gav sig – betyder det att Norge är svenskt nu...? ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Radich kapitulerar med vitt badlakan.

Foto: Hilde Marie Saetern