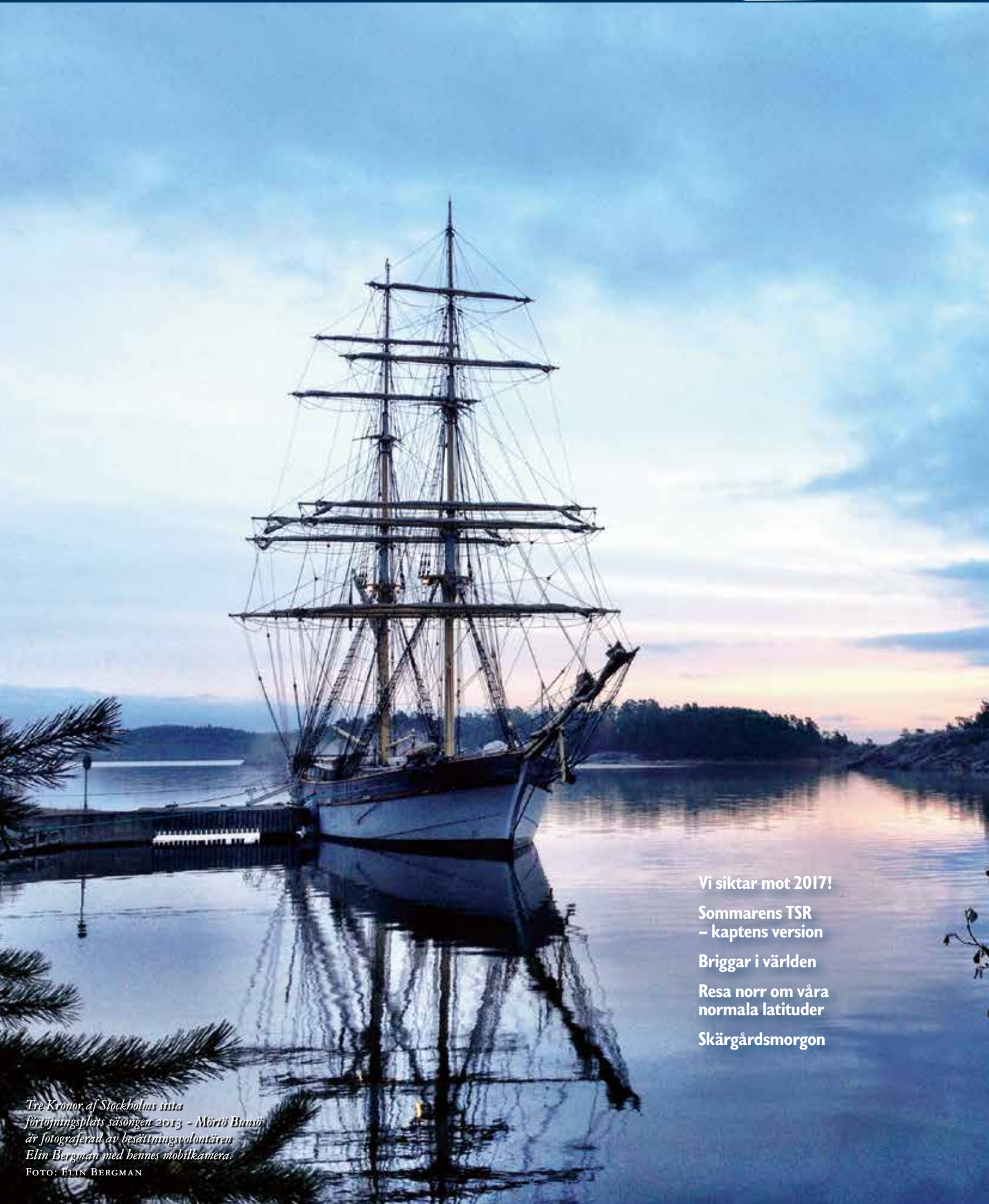
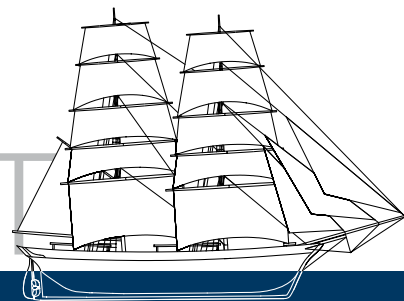


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2013



Vi siktar mot 2017!

Sommarens TSR
– kaptens version

Briggar i världen

Resa norr om våra
normala latituder

Skärgårdsmorgon

*Tre Kronor af Stockholms sista
förföringsplats säsongen 2013 – Mörtö Banöv
är fotograferad av besättningsvolontären
Elin Bergman med hennes mobilkamera.*

FOTO: ELIN BERGMAN



Vi siktar mot 2017!

Att satsa på briggens deltagande i Tall Ships' Races har länge varit en hjärtesak för föreningen. Inte främst för själva tävlandet, även om vi är oerhört stolta över besättning och fartyg som tagit hem två fina silverbucklor i stenhård konkurrens. Utan mest för att TSR är en så lyckad ungdomssatsning. Många tusen ungdomar mellan 15 och 25 år seglar, lär känna andra unga, kämpar för sitt fartyg och får oförglömliga upplevelser under resan.

År 2017* startar Tall Ships' Races i Halmstad. Om resten av den preliminära rutten blir verklighet kommer första etappen att bli lång – genom Öresund, upp genom Östersjön och in i Finska viken – till Kotka. Därefter en kort "vänskapskryssning", Cruise in Company, till Åbo. Sista etappen går sedan till Klaipeda i Litauen, där finalparader, festligheter och fyrverkerier tar vid. Det kan tyckas vara långt till 2017, men både föreningen Briggen och Briggen Tre Kronor AB är överens om att börja planera för detta redan nu – det tar tid att få in sponsorer och pengar!

I vår medlemsenkät 2010 fick vi över 800 svar. Budskapet från våra medlemmar var att de viktigaste ämnena att jobba med var Östersjön, miljön och ungdomar. I nu nämnd ordning. Fartyget, seglingen och medlemsnyttan var liksom självklarerheter och kom efter de nämnda tre.

Sedan dess har vi också arbetat målmedvetet med just Östersjön, miljön och ungdomar. Med starkt stöd från föreningsstyrelsen har bolaget de senaste tre åren fört **Initiativet Hållbara Hav** till en nivå där en lång rad samhällsaktörer, myndigheter, forskare och företag ger oss högsta tänkbara förtroende. Det senaste är Stockholmsmässan, med båtmässan Allt för Sjön. Initiativet Hållbara hav med briggen som symbol blir navet i en helt ny satsning på ett stort "miljötorg". Föreningen kommer givetvis att vara en del av satsningen.

Bolaget planerar även att ha ungdomsseglingar nästa sommar, vilket vi från förenings sida kommer att stödja på olika sätt – inte minst genom att söka anslag och bidrag ur olika fonder och stiftelser. Du kan förstås också bidra! Ge bort ett medlemskap i föreningen Briggen Tre Kronor i julklapp! Eller skarva i med lite extra "ungdomspengar" när du betalar 2014 års medlemsavgift. God jul & Gott nytt år!

ROLF WIGSTRÖM, *Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor*

* The Tall Ships' Races 2015 seglas i Nordsjön. Det blir av tidsskäl omöjligt att delta med *Tre Kronor*. Möjligen kan den sista etappen mellan Kristiansand och Aalborg komma ifråga.

Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Tisdagen den 9 april 2014
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 stadgeenlig ordning utlyst
- Fastställande av röstlängd
- Föredragning av styrelsens årsredovisning
- Föredragning av revisorernas berättelse
- Beslut om fastställande av resultat och balansräkning
- Beslut om resultatdisposition
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna
- Val av föreningsordförande
- Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
- Val av revisor och revisorssuppleant
- Val av valberedning
- Fastställande av medlemsavgifter
- Föreningsårsmötet avslutas

Förutom de stadgade punkterna på årsmötet avser styrelsen att föreslå ett tillägg i stadgarna om hedersmedlemskap. Förslaget kommer att ingå i beslutspunkterna. Se nedan.

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.

Förslag till ledamöter i föreningsstyrelsen (nominering) ska enligt stadgarna vara valberedningen tillhanda senast 15 mars.



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



Sommarens Tall Ships' Race

- i kaptens version

"Våra Frysbusungdomar, som fortfarande inte riktigt hade anpassat sig till sjölivet, fick nu med skräckblandad förtjusning uppleva några timmar i en värld de nog inte hade kunnat föreställa sig..."

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Efter HGØs artikel i förra Briggenbladet har turen kommit till kapten Allan Palmer att ge sin bild av Tre Kronors deltagande i Tall Ships' Races 2013.

Det var en brokig samling ungdomar som tillsammans med undertecknad mönstrade på i Malmö för en snabb resa upp till Århus och den sista dagen av festligheterna och förberedelserna inför Äventyret.

Den korta resan och seglatsen tillbaka mot startplatsen söder om Falsterbo räckte inte till för att integrera alla ungdomarna i det annorlunda livet ombord på ett segelfartyg, så vi blev tyvärr tvungna att sätta iland några av dem i Helsingborg. Efter de jobbiga dygnen förändrades stämningen ombord drastiskt, och kvällen före start firades med musik och dans på däck innan vi äntligen fick ro att börja ladda inför Racet.

Pengar, ledsegel och väder

Våra förberedelser hade inte varit särskilt omfattande. Det stora jobbet hade gjorts av kontoret och föreningen, som dragit ihop ungdomar och volontärer – och framför allt löst finansieringen, så att Tall Ships' Race till och med blev en bättre affär än vårt vanliga sommarprogram.

Ombord hade vi testat våra nya ledsegel och gjort de vanliga förberedelserna inför en längre resa. Redan före start började också arbetet med att analysera uppgifterna från de olika vädersidor vi hade bestämt oss för

att jobba med. Att tolka väderprognoser, och lägga upp en strategi med dem som grund, blev det vi lade mest tid på under racen. Det är ju ingen idé att försöka segla så fort som möjligt om man inte seglar i optimala vindförhållanden.

Stiltjen gav snygga bilder

Starten gick i svag akterlig bris som mojade till stiltje. Med hjälp av våra ledsegel, en brinnande stump sjömansgarn, konstant trimning och stort tålamod tog vi ledningen direkt.

Vi lämnade faktiskt även de allra största fartygen bakom oss i stiltjen, men farten var så låg att vi till och med skickade iväg mobbåten på en fotograferingsrunda. Det har nog aldrig hänt förut, att någon fotograferat sitt eget fartyg med hela Tall Ships-flottan i bakgrunden!

Länsa eller skära – det är frågan

Så småningom kom vinden och vi länsade mot Bornholm i en sakta ökande WSW-bris. Att länsa undan vinden är alltid en fråga om att kompromissa mellan att ta den kortaste vägen och att skära med vinden mera från sidan och därmed hålla högre fart. På långa sträckor gäller det också att segla i riktning mot de fördelaktigaste vindarna. Det tog inte länge förrän fartygen i klass A och B, som intresserade oss mest, var utspridda med många mil i sidled, trots att vi alla skulle runda Dueodde på Bornholm. Vi hörde till dem som seglade nästan rakt på kurs, med vinden in 15-20 grader från

Ett unikt fototillfälle i starten.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

styrbord, medan många av våra konkurrenter skar iväg 25-30 grader till vinden. Det kändes nervöst att hålla fast vid sin strategi och segla i 6-7 knop när andra gjorde 8-9-10 knop. Det här mönstret, med förvånansvärt olika strategier, skulle prägla båda racen. Det ger en spännande krydda till tävlingen, men är inte bra för en skeppare som behöver sina 3-4 timmars sömn då och då.

Rätt väg, rätt vind – och ledning!

Under efternatten det första dygnet halsade vi runt till babord och styrde upp någon mil utanför Bornholm och stiltjen under land. Vi stod på mot nordost i 8-9 knop, med perfekt vindvinkel, ledseglen satta och allt dragande. Förvånade såg vi på vår AIS hur de flesta andra seglade på för långt österut, innan de också gippade eller halsade runt och vände upp åt rätt håll. Där vann vi flera mil! På förmiddagen blev det samling runt VHF-radion för att lyssna på positionsrapporterna. Jubel utbröt när tävlingsledningen läste ►

Kaptens version, fortsättning...

upp: "Tre Kronor; One and one." Etta i klassen och etta totalt!

Sen blev det blåsa av...

Medan vi hade god mobiltäckning laddade vi ner så mycket väderdata som möjligt. Vi skulle få en intressant resa... En front med hårda nordvindar var på väg in västerifrån och därefter skulle det bli kryss i två dygn.

Vi seglade på medan vinden avtog och vred emot. Ledseglen bärgades och briggseglet sattes för bidevind. Mot kvällen staggade vi till styrbords halsar för att möta fronten. De flesta fartygen seglade vidare för babord, bort från ovädret, men vi ville utnyttja det fördelaktiga vindskiftet och den starkare vinden, trots att kartorna visade både mörkrött och lila i ett band längs svenska kusten. Vid 22.30-tiden låg vi på hård bidevind ett tiotal mil utanför Öland. Vakthavande styrman undrade om det inte var dags att minska segel, byarna var redan uppe i 16-17 m/sek och det såg väldigt mörkt ut i väster. Röjlarna bärgades och snart också storbramsseglet. Våra mest erfarna matrosar fick en hård match att beslå dem i piskande regn och byar som nu ökat till över 20 m/sek. Våra Fryshusungdomar, som fortfarande inte riktigt hade anpassat sig till sjölivet, fick nu med skräckblandad förtjusning uppleva några timmar i en värld de nog inte hade kunnat föreställa sig.

Kräkas på "golvet"?

I kolsvart mörker och drivande regn vräkte sig fartyget mot 3-4 meters brytande sjöar, ibland upplysta av blixnar. Vattnet spolade knähögt nere i lä och de sjösjuka beordrades att inte hänga vid relingen, utan att hålla sig midskepps. Mitt i ovädet väckte det en del munterhet att få kräkas rakt på "golvet".

Vi närmade oss land snabbt och måste snart vända. Lite före midnatt samlades besättningen akterut för en genomgång av manövern. Planen var att göra en undanvindsvändning, att halsa runt, då en stagvändning riskerade att misslyckas i dessa förhållanden. Arbetsuppgifterna fördelades och eleverna instruerades, men just när det var dags så blev sjön lägre och brotten minskade i kraft, så beslutet ändrades: Vi stagvänder som vanligt! Focken gigades och briggseglet halades upp i lovart. Vid akterhal visade vindmätaren 18 m/sek. Storriggens rår flög runt med



Christian Radich i det som norrmännen kallar liten kuling..

FOTO: ANTON STENROS

tjutande block. Skutan kom vackert genom vinden, och besättning och elever kämpade som djur med att brassa runt förriggen. Våra ungdomar hade mest tittat på och också varit rädda när de hörde order och svar ropas över däck i mörkret. Nu förstod de att de hade varit till nödvändig hjälp i en svår manöver och flera av dem växte en decimeter. Det skulle bli många stagvändningar de kommande dygnen och eleverna var lika taggade varje gång.

Vår brigg tål vind!

I gryningen efter frontpassagen såg vi ett stort segelfartyg nere i lä. Det var den närmare 50 meter långa skonaren *Wylde Swan* som hade lagt sig bi för två stagsegel. Vad är det med dessa överriggade holländska stål-båtar? Den ännu större *Gulden Leeuw* hade hamnat långt ner i lä under natten och vår briggkonkurrent *Morgenster* hade också legat bi för stagsegel, fick vi höra senare. Dessa omtalade, snabba nordsjösegelare måste ligga bi i en styv kuling? Samtidigt som en träskuta, med 1800-talets handelsbriggas som förebild, gladeligen kryssar på för fullt, med endast några småsegel bärgade.

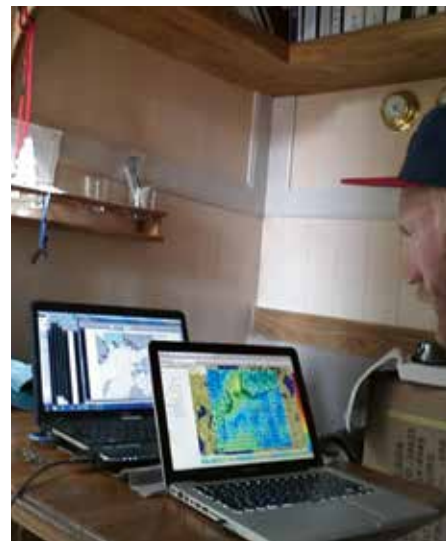
Norska Wyvern i sjönöd

Näväl, vi fick annat att tänka på denna blåsig morgon. Vid 06-tiden sprakade radion till och vårt fokus ändrades snabbt. Den norska ketchen *Wyvern* sände ut ett Mayday och det gick inte att ta miste på allvaret: "We are taking in water and need immediate assistance"! Då ingen landstation svarade efter andra nödanropet kontaktade vi Sweden Rescue med ett Mayday Relay och fick fart på vad som verkade vara en yrvaken radiooperatör. Med undermålig engelska och taffligt radiospråk tog han ändå tag i operationen och när larmet hade gått ut gick allt

med rasande fart och mycket professionellt. Helikoptrar gick upp och handelsfartyg styrde mot platsen. Med andra, större fartyg snabbt på haveriplatsen var vår bedömning att vi med 9 mil till positionen snarare skulle ha varit i vägen än till någon hjälp om vi hade seglat dit. Vi fortsatte vår resa, men med en annan stämning ombord.

Alla ombord räddade

Under de följande timmarna följde vi radiotrafiken med spänning och fick lättade höra hur de skickliga helikopterbesättningarna lyfte *Wyverns* besättning i säkerhet. Sjöräddningsbåtar kom också fram till haveriplatsen med pumputrustning ombord, men då alla var räddade avbröts operationen. Att borda och försöka rädda fartyget bedömdes tydligen som för riskfyllt. Skonerten *Wylde Swan* hade tidigt varit med och assisterat föredömligt, men nu begick man



Varje tillgänglig stund med mobiltäckning gav möjlighet att tolka väderprognoser, och lägga upp en strategi med dem som grund.

Statsraad Lebmakubli natten till den 13:e juli 2013.



ett ödesdigert misstag. Man satte ombord tre man på haveristen i ett försök att med pumpar rädda henne, men i den höga sjön förlorade *Wyvern* plötsligt stabiliteten och sjönk snabbt. Bårgarna var klädda i räddningsdräkter, men en av dem, en ung volontär, fastnade i riggen och drogs med i djupet och omkom. Plötsligt blev Tall Ships' Race ointressant, men vi och de flesta andra fartygen seglade ändå på. Några avbröt på grund av smärre haverier och några av svår sjösjuka. Under de förhållanden som rådde och med tanke på den tragiska olyckan var det säkert lättare att ta beslutet att bryta.

Fortfarande i täten...

Vi kryssade vidare upp mellan Baltikum och Gotland, och racet och vardagssysslorna tog långsamt över igen. Vi ledde fortfarande på beräknad tid och hade faktiskt också närmast oss både fullriggaren *Christian Radich* och den stora barken *Statsraad Lehmkuhl*, som båda seglat förbi oss redan innan Bornholm. De flesta stora klass A-fartygen och alla traditionella gaffelskonare etc. var bakom oss. Vinden var fortfarande friska 13-16 m/sek och något avtagande. Storbramseglet var satt igen, och förröjeln sattes på eftermiddagen. Den kvällen blev det hårt race igen, då vi i lovart i kikaren fick se ett stort segelfartyg på motsatta halsar. En halvtimme senare var hon så nära att vi tydligt kunde se att det var *Radich* som vi höll på att segla ikapp. På kryss! I det som norrmännen kallar för en liten kuling! Varför för hon så lite segel? Fock, under- och övermärsar, storbram och några stagsegel, när vi går med allt utom jagare och bramstäng. Det blåste kanske litet mera än vad vi trodde... Senare fick vi höra att de inte ens stagvände på kryssen, utan halsade runt i vändningarna. Det hade tydligen varit en del snack ombord när de hade sett den där lilla svenska briggen komma med fulla segel, upp på vågtopparna i ett moln av ryksjö och ner i vågdalarna med vitt skum över hela bogen.

Radich passerad – livet leker!

Den natten seglade vi om *Christian Radich*, kanske mest tack vare att vi tog några vindskiften, men säkert också för att vi kunde pressa på högt i vind, tack vare att vi förde så mycket segel. Livet lekte igen, trots en och annan dust med bångstyriga tonåringar, som inte alltid ville gå upp på vakt eller ta sin backistörn.

De nya ledseglen gav fin draghjälp.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Hela följande dag fortsatte den hårda kryssen och på kvällen dök *Lehmkuhl* upp i lovart. Fyra mil rakt i vårt vindöga bjöd de på en vacker uppvisning i att stagvända ett barkskepp under fulla segel. Vi kunde nästan höra hur blocken skrek när hennes storrigg blåste runt i vändningen. Där slet nog alla 75 ombord, minst lika hårt som vårt gäng. När vi nu låg på samma halsar, med samma vind, fick vi se hur mycket snabbare den stora barken var. På några timmar hade hon blåst ifrån oss och försvunnit under horisonten.

Svaga vindar – inget för oss

Vinden avtog och vi led när vår lilla brigg inte orkade trycka på genom vågorna. På morgonen låg vi i svag växlande vind uppe vid Fårö. Efter ännu en stagvändning, eller två, höll vi äntligen kurs norr om Dagö. Vi ledde fortfarande klassen stort, men de modernare yachterna i klass C och D var nu före oss i totalen. I solskenet på däck rådde en skön och avslappnad stämning, nu när det äntligen lugnat ner sig. Men för oss mera tävlingsinriktade blev dagen en enda lång plåga, där vi sakta drev framåt i 1 till 2 och ibland 3 knop, medan de större fartygen gjorde både 5 och 6. *Radich* dök upp i lä och försvann i fjärran och *Lehmkuhl* seglade på långt där borta med god vind. På natten, när vi åter fått motvind och låg och kryssade för att komma runt Dagö, gick *Statsraad Lehmkuhl* i mål i 10 knop. Vi började inse att vår överlägsna ledning kunde försvinna där i skvalpet utanför Ristna.

Det skulle bli värre än våra värsta farhågor. Tidigt på morgonen dör vinden ut fullständigt. Vi har kanske 4 mil kvar till rundningen och en befriande halvvind mot mål, men här ligger vi, utan styrfart och håller faktiskt på att driva iland. Total förtvivlan råder när vi försöker allt för att få stäven att peka åt rätt håll. Till slut kommer en fläkt som hjälper oss förbi udden, men Racet är förlorat. Nu friskar vinden ifrån väster, vi sätter ledseglen och flyger mot mål och en säker andraplats efter *Lehmkuhl*. Men glädjen vill inte infinna sig. Vi känner oss som förlorare. Det var ju så nära...

Epilog – parad, pris och avsked

Efter målgången utanför Tallinn seglar vi över till den finska skärgården och ankrar upp för natten. Nästa morgon är humöret bättre. Vi badar och umgås och pysslar om vår tappra brigg, och efter en lugn lunch på däck seglar vi ut från vår ankarplats.

Det blev ett stort kalas i Helsingfors, men till en början med viss sordin på grund av den tragiska olyckan. *Wylde Swan* var där och vi visade vårt deltagande i sorgen med flaggorna på halv stång.

Efter en livlig Crew Parade och prisutdelning var det så dags att ta avsked från våra elever. Det blev en hel del tårar, men det var en grupp stolta ungdomar som med något helt nytt i bagaget reste hem.

Jag önskar dem alla Lycka till och säger På återseende! ■

ALLAN PALMER

I nästa nummer beskriver Allan det andra "racebenet".

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Något skeppsporträtt av Endrægten har hittills inte gått att hitta. Den här akvarellen visar i stället briggen Johan, byggd i Yttervik, Skellefteå, 1834. En brigg från tidigt 1800-tal skiljer sig avsevärt från Tre Kronor, framförallt genom de stora odelade märseglen. De slaka toppläntorna visar att samtliga rår kan hissas. Byssan står på däck. Foto: Skellefteå Museum

Endrægten – briggen som förändrade den svenska sidenindustrin

Som så många gånger visar det sig att en helt vanlig segling med *Tre Kronor* kan leda till något oväntat. En dag ombord, år 2008, fick jag för första gången höra talas om briggen *Endrægten*.

En segling med briggen *Tre Kronor* bjuder ofta på oväntade möten. Under en dagstur i skärgården för några år sedan berättade en av våra entusiastiska passagerare, Ingela Almgren, att hennes farfars farfar i början av 1800-talet skrev en dagbok under en segling från Stockholm till Marseille på en brigg som hette *Endrægten*. Ännu mer spännande var att Knut August Almgren, som han hette, på vägen hem till Sverige skulle ha smuglat med sig en Jacquardmekanism, gömd i stora konjaktunnor, vilket fick stor betydelse för den svenska sidentillverkningen.

Ingela hade fått besked från Sjöhistoriska museet att de inte hade några uppgifter om någon brigg som hette *Endrægten*, vilket gjorde frågan om briggens ursprung till en utmaning. Efter ett misslyckat försök att hitta fartyget i Gävle och i norska skepps-

I boken om *Oxehufvud* dyker plötsligt briggen *Endrægten* upp. Reprofoto: HGØ

register lät jag dock frågan rinna ut i sanden. Det finns ju andra briggar att tänka på...

Endrægten dyker plötsligt upp

Under arbete med en kommande artikel om Sveriges första skolfartyg, briggen *Oscar*, sitter jag och läser om den då 22-årige Göran Adolph Oxehufvud. Helt plötsligt dyker något oväntat upp. "...något senare (1821) mönstrade han i samma hamn (Marseille) på briggen »Endrægten« från Stockholm, tillhörig grosshandlare J. Mazer och kapten Ebbe Jansson, med den senare som skeppare. Första resan gick till Västindien och åter till Marseille, där



Jansson tycks ha tröttnat på sjölivet 1824, ty han reser hem och överlämnar befälet åt Oxehufvud."

Helt plötsligt fanns det en mängd ledtrådar till ytterligare uppgifter om *Endrægten* och det skulle snart visa sig att det här bara var början. Under ett telefonsamtal till Ingela Almgren för att berätta om de nya uppgifterna om briggen, får jag reda på att hon nu har givit ut en bok med sin gammelfarfars reseanteckningar. "Dagjournal för resan till Frankrike år 1828, af Knut August Almgren", visar sig vara precis lika intressant läsning som titeln antyder.

En dagjournal från 1828

K A Almgrens beskrev sin resa till Marseille 1828 i det som nu blivit en vacker liten bok. Den handlar främst om hans sociala liv och upplevelser i Frankrike, dit han skickades av sin arbetsgivare, Jean Pierre Mazér, för att knyta kontakter, studera språket och sidenindustrin. Boken öppnar ett fönster mot en svunnen tid. En tredjedel beskriver sjöresan till Marseille på ett sätt som väcker min nyfikenhet ytterligare. Det står förvånansvärt lite om själva briggen och dess besättning. Kanske var en brigg så självklar att den inte var värd att beskriva i detalj? Vad var *Endrægten* egentligen för fartyg? Var kom hon ifrån och vad hände sedan? Vilka spår

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

har en brigg som seglade för nästan 200 år sedan lämnat kvar? Kanske finns det någonstans ett skeppsporträtt, som visar hur *Endrågten* såg ut?

Genom olika arkiv, museer, bibliotek, kunniga personer, böcker och internet har en bild, skapad av många små informationsfragment, vuxit fram. Det har känts som att lägga ett ganska svårt pussel, där en del viktiga bitar fortfarande fattas, men där det börjar gå att se en stor del av bilden.

Mazér sidenvävare och skeppsredare

Den franske silkesstrumpfabrikören Jean Pierre Mazér (1760-1829), K A Almgrens arbetsgivare, fick 1789 burskap i Stockholm. Vid sekelskiftet drev han stadens största sidenindustri. Han blev också grosshandlare och vinimportör, med lagerlokaler i Kungliga slottets källare och nära kontakter till den jämnåriga landsmannen Jean Baptiste Bernadotte. Från 1817 ägde han, några år i taget, flera fartyg: slupen *Brick Bolding*, galeasen *Maria*, skonerterna *Norden* och *Thetis*, briggarna *Pomona*, *Endrågten*, *Två Wänner* och *Charlotta*, samt skeppet *Eleonora Charlotta*. Några av fartygen seglade på Medelhavet och Sydamerika och var ibland borta från Sverige i flera år. Efter faderns död 1829 fortsatte sonen Johan Mazér att driva briggen *Charlotta*, under ytterligare ett år, men sedan tycks rederiet ha avvecklats helt och Johan ägnade sig i stället åt sitt stora musikintresse. Forskning på stads- och riksarkiv visar dock att *Endrågten*'s historia både börjar tidigare och slutar senare än de år familjen Mazér ägde briggen.

Den tjugonde briggen i Piteå

På Riksarkivet finns ett sjöpass från 1828, som berättar att *Endrågten* skulle segla till Medelhavet och att hon var bestyckad med två kanoner, för att skydda sig mot pirater. Här står också att hon var byggd i Piteå. I boken "Piteå Sjöfart" berättar Åke Berggren att fartyget byggdes 1813, av Johan Rönnqvist i Trundavan. Hon var i så fall den tjugonde briggen som byggdes i eller nära Piteå. Det finns dock en del tvivel. Lästetalet stämmer inte och eventuellt sjösattes *Endrågten* redan 1804 eller 1810. Sammanlagt byggdes närmare sextio brigg i pitetrakten och dessutom flera snaubriggar, brigantiner och skonertbrigg. Om alla segelfartyg räknas blir det ytterligare ett par hundra som sjösattes i Piteå. Idag finns inga av dem kvar, men under tiden de seglade hade de en stor betydelse för Sveriges sjöfart.

Järn och virke - salt och vin - socker och tobak

Endrågten's förste ägare och kapten var köpmannen Fredrik Markström från Piteå. Det



Ett protokoll från 1835 beskriver villkoren för försäljning av *Endrågten*'s last. Foto: Streekarchief, Brielle, Suid-Holland

har ännu inte gått att kartlägga hur han använde sitt fartyg, men från 1819 finns mer information om briggens seglingar. Detta år ägdes hon av redaren Norrbín i Stockholm - och seglades av kaptenen Ebbe Jansson. På hösten tog hon järn och virke till Marseille. I Cette fylldes briggen med salt och vin som sedan oftast transporterades till Brasilien. Returlasten till Europa blev socker och någon gång även tobak och kokosnötter. *Endrågten*'s längsta segling påbörjades på våren 1821. Det skulle dröja ända till 1826 innan briggen återvände till Stockholm. Av de besättningsmän som mönstrat på mer än fem år tidigare fanns inte en enda kvar ombord.

Död och elände i Havanna

Ebbe Jansson gick till sjöss redan som 15-åring och hade som 33-åring redan hunnit föra befäl på en galeas, en brigg och en skonert innan han blev kapten på *Endrågten*.



K A Almgren 1806-84, på äldre dagar. Foto: Johannes Jaeger.

Den resa som påbörjades i maj 1821 skulle nog bli hans värsta upplevelse. Sonsonen Alfred Jansson berättade 1947 om det som hände i Havanna 125 år tidigare. På våren 1822 avled timmermannen och de fyra matroserna, förmodligen i gula febern. Konstapeln och kocken rymde, eller blev shanghajade. Sjömansrullan berättar att endast kaptenen och styrmannen återstod av besättningen. På något sätt lyckades de bemanna briggen för återsegling till Europa, kanske efter att ha hittat sjömän på Havannas krogar. En konsultsrapport berättar nämligen att "tvenne matroser slagits i järn på grund av elakt uppförande ombord".

Ebbe Jansson mönstrade av i Marseille. Trots mardrömmen på Kuba verkade det

inte som att han "tröttnat på sjölivet". Han återvände till Sverige och fortsatte som befälhavare på de skånska fartygen *Hertigen af Skåne* och *Enigheten*. De närmaste åren kom Oxehufvud att vara befälhavare på *Endrågten*.

Stockholm - Marseille på 75 dagar

Jean Pierre Mazér hade köpt *Endrågten* från Norrbín redan 1821 och fortsatte med trekantshandeln mellan Sverige, Medelhavet och Sydamerika. På hösten 1826 tog Johan Olof Helleberg befäl. Han hade tidigare varit kapten på Mazér's skonert *Thetis* i flera år och även varit med om skutans förlisning, men fick fortsatt förtroende och seglade med *Endrågten* ända till 1831.

Uppgifterna i sjöpass och mönstringsrullor och konsultsrapporter är knapphändiga. I bästa fall går det att följa fartygs avsegling från och anlop till olika hamnar. Namn på manskap och speciella händelser kan noteras, men inte mycket mer. Därför är det värdefullt med en reseberättelse som den K A Almgren, då 22 år, skrev 1828. Här framkommer att det tog fyra dygn bara att ta briggen till Vaxholm. Engelska kanalen passerades på ett par dygn, medan andra sträckor gick betydligt långsammare. Inseglingen till Medelhavet bromsades av hård motvind och tog en vecka. Det går att följa när *Endrågten* siktade landmärken som Kap Spartell, Tanger, Tarifa och slutligen passerade Gibraltar för att sedan segla vidare nära spanska kusten, så långt bort som möjligt från Algeriets pirater.

Almgren upplevde "storm", "svår storm", "full storm" och "skrikande storm" under 14 av resans 75 dagar, med sjösjuka som ständigt följeslagare. Han kommenterar i boken kaptenen, skeppsgeten och medpassagerarna, men besättningen och deras arbete är märkligt frånvarande. Ett undantag är den

Endräkten, fortsättning...

femtonårige kajutvakten Carl Ekengren, "Calle Drummel" villens tonårsfumlighet beskrivs vid några tillfällen. Trots sjöjukan och den långa resan tycks Almgren ha trivts ombord. Flera månader efter debarkeringen i Marseille reste han från Nîmes till Cette för att ta farväl av kapten Helleberg, som var på väg tillbaka till Sverige med *Endräkten*. Senare tillbringade han några glada kvällar med kaptenen Christian Nisser, som låg i Marseille med Mazérs brigg *Charlotta*.

Rammad av en svärdfisk

År 1830 såldes *Endräkten* till Christian Lovén, i Stockholm, som börjat bygga upp en framgångsrik rederirörelse. Helleberg seglade ytterligare en säsong men gick i land 1831. Befälet lämnades över till Conrad Wilhelm Zimmerman. Under hans första segling med briggen, 1831, rymde styrmanen, timmermannen, kocken och en matros redan i London, men resan fortsatte ändå till Medelhavet och sedan vidare till Bahia, där briggen fick last av socker. De följande åren följde åter det vanliga mönstret – på hösten avsegling mot Marseille, sedan ny



last till Sydamerika och hemsegling med socker från Brasilien eller Kuba. På vårvintern 1834 händer något ovanligt. På vägen hem från Bahia, nära ekvatorn, känner kaptenen hur fartyget skälver till och ändrar sitt rörelsemönster, under det närmaste dygnet. Förklaringen kommer först när *Endräkten* i juli kölhalas på ett varv i Göteborg. "... Där förmärktes någonting sittande i kölen, hvilket man med handkraft omöjlig kunde utdraga; först sedan en talja med block blifvit anbragdt, förmådde 4 man från kölsvinet utdraga det indrifna, som befanns vara ett 15 tum långt stycke af svärdet på en Svärdfisk; samma hade inträngt öfver 8 tum i furu-stocken. Vid tillfället närvarande Timmerman försäkrade, att en jernvigge¹ av samma längd, icke utan mångfaldiga slag med en klubba skulle kunnat indrifvas lika djupt i trädet..." År 1860 lämnades bordläggningsplankan in till Naturhistoriska Museet i Göteborg. Svärdet har först punkterat förhrydningsplåten av koppar för att sedan fastna djupt inne

1. Ordet "jernvigge" är enligt Svenska Akademiens Ordbok en huggmejsel av järn, men av sammanhanget låter det mer som en spetsig trögbult, eller järnkrampa/hållhake. Enligt Christer Oscarsson på Hälleviksstrands Varv, har ordet "wegge" i Bohuslän använts synonymt med kil (jämför engelskans "wedge"). På varvet finns fortfarande verktyg som skulle kunna stämma med "viggen" från 1834, men kallas idag järnklyvare och används för att mejsla/hugga bort trä, på svåråtkomliga ställen.



På Naturhistoriska Museet i Göteborg finns en bit av ett svärdfisksvärd inkört i ett fartygsskrov. Foto: Naturhistoriska Museet Göteborg

i trädet. Det märkliga objektet är utställt och kan fortfarande ses av museets besökare.

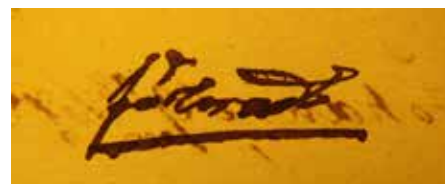
Vrak vid Kwak

När kapten Zimmerman lämnade Stockholm i augusti 1834, kunde han knappast veta att *Endräkten* aldrig mer skulle återse Sverige. Det tog tre veckor innan Kronborgs slott passerades, trots sydvästvind genom Öresund. Efter att ha tagit sig igenom de mötande lågtrycken på Atlanten lossades lasten av järn i New York och sedan fortsatte seglatsen, längs ostkusten ner till Charleston. Fartygets lastrum fylldes nu för sista gången, med ris skördat av slavar i North Carolina och mitt i vintern började seglingen tillbaka mot Europa.

Den 19 februari observerades *Endräkten* en sista gång till sjöss, i höjd med Beachy Head, när hon seglade ostvart i Engelska kanalen.

Nästa gång briggens namn dyker upp är i ett protokoll skrivet av notarien Louis Mejnard van Kruijne, som av staden Brielle utsetts till att tillvarata kapten Zimmermans och skeppsredare Lovéns intressen efter att *Endräkten* strandat vid Kwak, strax väster om Hellevoetsluis, som ligger på Voorne, vid Haringvliet i södra Holland. Det troligaste scenariot är att briggen legat för ankar och sedan draggat i hårt väder och drivit i land. Kanske skulle riset ha sålts till örlogsflottan i Hellevoet, eller förts vidare in till Rotterdam. Det måste ha känts snöpligt att se sitt fartyg sitta fast i dyn, så pass oskadat att lasten kunde säljas, men omöjligt att dra loss. Kwak heter idag Quack gors och är fortfarande en träskmark, där den som vill leta efter vrakrester från *Endräkten* bör ta på sig sjöstövlar. Kapten Zimmerman tog sig tillbaka till Stockholm och seglade i oktober

till Lissabon med en ny järnlast, denna gång med briggen *Louise*. Han återvände hem på försommaren 1836, med last av salt, och fortsatte sedan att vara verksam som kapten under många år.



I Sjömansrollan kommenteras *Endräkten*'s skeppsbrott endast med ordet "förlorat". Foto: HGØ

Det har inte varit möjligt att hitta någon redogörelse för själva haveriet. I Sjömanshusets mönstringsrulla står bara ett enda ord: "Förlorat".

Hålkortsteknologi i konjakstunnor

Endräkten seglade i mer än 20 år. Något av det mer betydelsefulla briggen åstadkom under denna tid var att transportera unge Knut August Almgren till Frankrike. Under 1700-talet revolutionerades textilindustrin med hjälp av uppfinningar, som den flygande skytteln och "spinning jenny". Mönstervävning var dock fortfarande ett av de mest tidskrävande hantverken. Få personer kunde unna sig vävarnas lyxprodukter. Detta ändrades när Joseph Marie Jacquard konstruerade en vävstol som kunde programmeras att väva olika mönster med hjälp av en hålkortläsare. Uppfinningen förklarades som fransk statsegendom och Jacquard fick en generös pension.

Det är inte känt i detalj hur det gick till, men Almgren lyckades i Lyon, de franska väveriernas metropol, komma över en eller flera vävstolar. De nedmonterade Jacquardmekanismerna ska sedan ha smugglats till Stockholm i tun-

nor, som normalt innehöll vin eller frukt. Förmodligen fördes de till Sverige med någon av briggarna *Endräkten* eller *Charlotta*. Genom detta tilltag förändrades den svenska textilindustrin radikalt.

Almgrens sidenväveri och Tre Kronor

Ett av 1800-talets svenska väverier finns bevarat i en tidskapsel. När K A Almgren återvände till Sverige började han 1833 bygga upp sin egen sidenindustri och blev snart mycket framgångsrik. Efter hans bortgång fortsatte väveriet som ett familjeföretag. I mitten av seklet byggdes fabriksbyggnaden där verksamheten pågick ända fram till 1974, då den siste vävaren låste dörren till fabriken och gick i pension. Sidenväveriet återuppstod 1991 som museum och levande industriminne efter initiativ av Ingela Almgrens bror Oscar – femte generationen Almgren.

Ett besök på K A Almgrens Sidenväveri är som att öppna dörren till en helt annan värld. De som uppskattar den kärlek och hantverksskicklighet som har skapat briggen *Tre Kronor* kommer att få ut mycket av att se väveriet på Repslagargatan. Då jag kommer dit blir jag guidad av museichefen Jan Lindo och intendenten Kerstin Wölling, som tycks oändligt kunniga om allt som har med siden och vävning att göra. Allra mest fascinerande är nog fabrikssalen från 1862. Här finns alla de maskiner som behövdes på det som, på den tiden, var Sveriges största arbetsplats för kvinnor. Idag hörs slamret från en ensam Jacquardvävstol, där hålkorten matas fram ett och ett för att styra mönstret på den väv som sakta växer fram. Genom tillfälliga



"Tre Kronor", här i miniatyrform, är ett populärt sidenmönster. Foto: HGØ

◀ Sidenvävnad från 1813 av Jean Pierre Mazér © Victoria and Albert Museum.

heternas spel håller väverskan Sonja Enbuske just på med en beställning av ett av väveriets mest populära tyger. Mönstrets namn är "Tre Kronor"...

Historier som väntar på att berättas

Att forska om fartyg kan innebära att sitta flera dagar i en läsesal i ett arkiv och andas in damm från ännu en tung lunt, se flimrande mikrofilm i timmar utan något resultat eller ringa telefonsamtal till folk som inte alls är släkt med någon gammal sjökapten, trots att de har samma efternamn - men - plötsligt händer det.

Belöningen för mödan är till exempel att höra Ebbe Janssons sonsons sonson berätta om ett gammalt fickur i guld som sjökaptenen skaffade under en av sina resor och att se Sven Lindskog från Mazérska Kvarterssällskapet visa en cello och andra instrument som köptes för pengar som strömmade in då den Mazérska rederirörelsen avvecklades. Det är också fantastiskt att genom Åsa Holmberg och Friederike Johansson få bekräftat att Naturhistoriska Museet i Göteborg i mer än 150 år har sparat

på ett gammalt svärdfisksvärd, som fastnat i ett fartygsskrov.

Skeppslistor och konsulärrapporter handlar inte bara om briggen *Endräkten*. Här dyker mycket annat upp. Kanske sjökaptenen Paul Romare, som i början av 1800-talet regelbundet seglade med galeasen *Hoppet* till Portugal är förfader till vår Göran Romare, som skrivit boken om hur *Tre Kronor* ska seglas? Vilken relation har *Tre Kronors* förre VD Magnus Sederholm till A.M. och J.F. Sederholm, som i början av 1800-talet ägde skeppen *Beata Catharina* och *Vänskapen*, respektive briggarna *Carolina* och *Sällan Wävre*?

Hur många av dem som seglar med briggen *Tre Kronor* idag vet vad deras egen farfars farfar, eller för den delen mormors mormor ägnade sig åt? Om alla går igenom sina släktarkiv och gamla fotoalbum kommer det säkert att dyka upp en rad anknytningar till briggarna och andra fartyg, som seglade för mer än hundra år sedan. Det här skulle kunna ge upphov till nya historier som kan berättas i *Briggenbladet* och – vem vet? – det kanske till och med finns någon som har ett skeppsporträtt av *Endräkten* hemma på väggen? ■

HANS GUNNAR ØVERENG



K A Almgrens sidenväveri ligger på Repslagargatan 15, på Södermalm, nära Slussens T-banestation (tel: 08-642 56 16). Både museet, verkstaden, butiken och de tillfälliga utställningarna är värda ett besök. På hemsidan (www.kasiden.se) beskrivs museet som "En pärla mitt i stan!" Precis så är det!



Ingela Almgren är en mångsidig kvinna. Hon sitter som familjerepresentant i styrelsen för K A Almgrens sidenväveri och är också utställningsansvarig på museet. Sedan många år är hon också illustratör och utställningsformgivare. Hon driver företaget Almgren Illustration och har tillsammans med Bisse Falk gjort boken "Östersjön för små och stora", som beskriver ekologi och miljöproblem på ett lättfattligt sätt. Ingela har seglat med briggen flera gånger; är medlem i föreningen och skulle vilja göra en dokumentärfilm om K A Almgrens segling till Marseille, gärna med *Tre Kronor* i huvudrollen!

Resan norr om våra normala latituder fortsätter!



Vi har nu kommit till Umeå Marina Forskningscentrum och fått ett mottagande som heter duga – upphämtade i deras eget forskningsfartyg fick vi först en djup inblick i deras arbete. Förutom forskning i marin miljö inkluderar det att tillhandahålla laboratorier och fartyg för forskning & utbildning, miljö-övervakning på uppdrag av myndigheter samt att informera om forskning och miljötillståndet i havet.

Allan Palmer berättade om vår verksamhet, hur vi med Initiativet Hållbara Hav når ut till människor och kan levandegöra hur vi gemensamt kan påverka havsmiljön i rätt riktning. Efter att vi blivit bjudna på lunch och fått se de delar av anläggningen som inte är avspärrade – för provtagning, mänsklig närvaro kan påverka resultat – åker vi gemensamt ut till Norrbyskärs där vi möts av ett femtontal av lokalbefolkningen – som tillsammans med personalen från UMF får en guidad tur ombord. Vi passar på att överlämna vattenprover från Bottenhavet till Jerker Fick, som med resultatet av sommarens prover skapade stora rubriker – vi får se vad som kommer ur dessa prover.

Vi går sedan upp till Norrbyskärs museum som öppnat dörrarna för oss trots att de stängt för säsongen redan 15 augusti! Här kunde vi se hur ön gestaltat sig under tidigt 1900-tal. Frans Kempe anlade norra Europas största ångsåg 1895 och ett helt nytt samhälle med mycket speciella förutsättningar. Arbetarna fick fri bostad, sjukvård och förmåner som åtta fåror i gemensamt potatisland, där bolaget skötte potatislandet – man behövde endast sätta och ta upp potatisen själv. Fri ved till uppvärmning och elektriskt lyse i lägenheterna var sånt som kom tidigt på skären. I gengäld var det stränga ordningsregler som gällde, som att iakttäta snygghet, förbud mot dans och möten. För att främja hälsa



Jerker Fick från Umeå universitet tar emot de senaste vattenproverna – den här gången från Bottenhavet – av Allan Palmer.

och bildning uppläts mark och virke till nykterhets- och idrottsförening som fick bygga sina egna hus. Sviktande konjunkturer och ökad konkurrens innebar slutet på industrilivet som var som störst på 1920-talet, drogs ner ordentligt på 1930-talet för att läggas ner helt 1952.

Nästa programpunkt är ankomst till Åbo den 3 oktober, så vi stannar till i Katanpää – en ö med sin egen historia. Ryssarna byggde ett fort 1915-1917 med sin helt egna arkitektur. Redan 1918 lämnade de fortet som sedan togs över av finska kustartilleriet. På 30-talet övergick ön till att husera Lypertö reservfängelse som bröt sten. När krigsen kom återtog försvarsmakten ön och så sent som 1999 tog Forststyrelsen över ön, som numera är ett naturreservat och har en livlig gästhamn under sommaren. Forststyrelsen förvaltar nationalparker, naturreservat och finska statens skog.

Morgonen 3 oktober seglade vi uppför Aura å i Åbo och gjorde oss redo för att ta emot Åbo stad, som visade näringslivet hur man kan nyttja segelfartyg vid framtida Tall



En modell visar Norrbyskärs under dess glansperiod i början av 1900-talet.



Gammalt vattentorn på Katanpää – en gång fästningsö, senare fångelseö och nuförtiden naturreservat.

Ships' Races – de har ansökt om värdskap till 2017. Vi hade återigen vår partner Telia Sonera ombord med två event innan vi avseglade på lördag 5 oktober. En ännu soligare segling blir det mot Mariehamn, där vår avlösande intendent Cissi Magnusson står redo att ta tamparna i västra hamnen.

Måndag är museidag. Vi börjar med ett besök på nya utökade Ålands Sjöfartsmuseum där Allan guidar och fångar intresse om traditionella båtar så mycket att ett sällskap ger sig av till Östra hamnen för att titta på den seglande sumpen *Jebu*. Efter lunch på restaurang Nautical väntar *Pommern* – som i normala fall har ett strikt klättringsförbud. För besättningen har Allan fixat tillstånd att klättra i riggen – som snabbt utnyttjas av ivriga besättningsmedlemmar medan Allan visar runt våra gäster i fartyget. När alla är tillbaka ombord kastar vi loss för sista resan hemåt. ■

TEXT OCH FOTO: MAGNUS STRÖM



Tre Kronors besättning fick den unika möjligheten att klättra i Pommerns rigg – betydligt högre...

Julkappstips!

Dessa helt unika koffernaglar i brons och silver tillverkade Molly Olsson till briggen. När Molly avled år 2008 beslutade föreningens styrelse att utlysa ett årligt stipendium till hennes minne. Grundplåten var minnesgåvor som Mollys vänner och släktingar skänkte till föreningen Briggen Tre Kronor. Mollys efterlevande har även skänkt föreningen dessa smycken. Behållningen från försäljningen av smyckena går naturligtvis också till Mollystipendiet.

Priser:

Stort hängsmycke i brons (5,5cm) 600 kr

Litet hängsmycke i silver (4,0 cm) 600 kr

OBS! Silverhängena har en kort länk, bronshängena saknar länk. Porto tillkommer – 80 kronor per försändelse (brevporto, rek).

Du som vill köpa Mollysmycken, beställ via e-post: kerstin_ott@hotmail.com

Du kan förstås även ringa, telefon 070-269 12 87, dock helst kvällstid.

Helst vill jag skicka smyckena som rekommenderad försändelse, men vi kan även lösa leveransfrågan på annat sätt. Pengarna ska sättas in på föreningens plusgirokonto, 87 36 63-9. ■

KERSTIN OTTERSTÅL



Örhängena, liksom de större hängsmyckena i silver, är tyvärr slut!

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 – *Tre Kronor af Stockholm*?

Vi har både en sirlig brudkrona och en stilfull dopfunt som kan användas vid dessa högtider. De är tillverkade av Assar Björkman, med mångårig erfarenhet som företagare i guldsmedsbranschen. Kronan och dopfunten är dock i silver och ek, som sig bör.

Vill du hyra fartyget eller Kolskjulet för att fira något riktigt högtidligt – ta kontakt med Monica Lundin: monica.lundin@briggentrekronor.se, tel: 08-509 394 09. ■

Ge bort en segling!

En oförglömlig upplevelse är den perfekta gåvan till en person "som redan har allt". Presentkortet "fylls på" med valfritt belopp. Mottagaren kan själv välja att lägga till om han eller hon vill välja en längre/dyrare segling.

Beställning: Skicka ett mail till info@briggentrekronor.se med beloppet du önskar på presentkortet eller ring 08-586 224 00. ■



Briggmåndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

13 JANUARI 2014

Skepp i flaska

Medlemmar ur Föreningen

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

3 FEBRUARI 2014

Tre Kronor i Tall Ships' Race 2013

Tre Kronors kapten, Allan Palmer, ger en återblick samt blickar framåt.

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

Dags att söka Molly-stipendiet

Till minne av vår briggenvän Molly Olsson utdelar Föreningen Briggen Tre Kronor varje år ett stipendium. Är du en ung kvinna som siktar på att bli båtbyggare, matros, båtsman eller sjöbefäl på segelfartyg, eller utbilda dig till något annat med maritima förtecken, kan du ansöka om stipendiet. Stipendiet utdelas tills vidare varje år, och stipendiesumman är 5 000 kr.

Om du vill söka Mollystipendiet för år 2014, skriv och berätta om dig själv och dina planer. Skriv om varför du exempelvis vill gå till sjöss, bygga båtar eller sy segel, och varför just du är värd att få Molly-stipendiet.

Föreningens styrelse utser stipendiejuryn. Ansökan till 2014 års stipendium vill vi ha senast i mars 2014. Sänd din ansökan till Föreningen Briggen Tre Kronor, e-post: styrelsen@briggentrekronor.se ■

Skärgårdsmorgon

Disig morgon efter nattens
regn som trummat kajut-taket.
Benet, som är varmt och naket,
sträcks mot skottet. Får ett vattens
stänk från ovan. Riktigt tätt
är ej ett trädäck – ack så lätt
följer dropparna längs nåten,
hamnar var som helst i båten.

Ådan skrockar bort i sundet
ungar piper, plask från grundet.
Ljud förstärks i vindlös gryning.
Båten hävs av okänd dyning.
Fallen klappar lätt mot masten.
Lyssna! Hör, nu vaknar trasten
just när solen plötsligt bryter
genom diset. Snart du flyter
i det svala, rituella
morgondoppet – livets källa
för den dävna mänskokroppen.

Efter andra kaffekoppen
sjöstuvning av lösa grejer.
Seglen sätts av flinka tjejer.
Draggen lätt! Fall av! Ta hem
nätt i skotet. Kurs bestäm.
Ska vi gå till Enskärs Hartsö,
eller segla hem till Svartsö?

Gör detsamma, vinden rår,
låt oss gå dit stäven går!
Sommarskärgård, underbara
paradis där jag vill vara.

GÖRAN ROMARE

