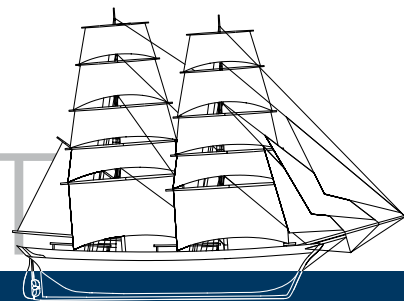


# BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2014



## Snart sätter vi segel igen!

Hård vind och kryss  
– då är Tre Kronor bäst

Unga röster om första  
”benet” i TSR

TS Royalist – första briggen  
efter andra världskriget

Segla med Tre Kronor

Nauscopie

Studieresa till Tallinn

Vart tog de vägen?

*Tre Kronor af Stockholm  
i lätt bris, mitt på Östersjön.*

FOTO: PER BJÖRKDAHL



## Goda framtidutsikter

Om inget oförutsett inträffar kommer du som är medlem att få det här Briggenbladet i din hand första veckan i mars, när båtmässan Allt för Sjön pågår. Därför vill jag hälsa dig alldeles särskilt välkommen till mässan för att besöka Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav på det stora Miljötorget i C-hallen. Där kan du se vår nyligen uppdaterade miljöställning, du kan lyssna på intressanta föredrag om Östersjöns sårbara miljö och du kan gå runt i en fiktiv liten enrummare och se vad du själv kan göra hemma för att förbättra miljön. Dessutom kan du träffa andra trevliga briggentusiaster under vårt röjelrå och få information om sommarens seglingar.

”träffa  
andra trevliga  
briggentusiaster  
under vårt  
röjelrå...”

För de yngre finns en lärorik experimentverkstad där man bland annat kan undersöka vad som händer med gelégrador i salt eller sött vatten. Förutom Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav finns även flera av våra partners och samarbetsorgan representerade på miljötorget, exempelvis Havs- och vattenmyndigheten och Boomerang.

\*\*\*

Något som verkligen glädjer oss i Föreningen Briggen Tre Kronor är att vårt medlemsantal nu tycks ha stabiliserat sig.

I flera år efter sjösättningen 2005 förlorade vi medlemmar varje år, men nu har vi nått en stabil nivå (även om vi förstås gärna blir ännu fler!).

En annan mycket glädjande sak är att de aktiva medlemmarna – i volontärbesättningen, Öppet Skepp och rigg-gruppen – också har blivit flera. Allra gladast är vi över att ha fått in en hel del unga personer av båda könen i några av våra volontärgrupper! Välkomna allihop! Nu är det framförallt föreningens klubbmästeri som skulle behöva lite fler frivilliga som vill hjälpa till vid briggmåndagar och andra festligheter. Är du intresserad kan du mejla till styrelsen@briggentrekronor.se.

\*\*\*

Nu är en hel del av sommarens seglingsrutter färdigplanerade. Så här i snöslask och ruggvinter är det skönt att se fram emot sommar och segling, i synnerhet då briggsegling. På flera seglingar kommer du som medlem att få rabatt, men än så länge är det inte helt klart exakt på vilka. På sidan 11 – och även på briggens hemsida förstås – kan du se vilka seglingar som är bokningsbara redan nu. En höjdarsegling som jag varmt kan rekommendera är den från Stavnäs till Visby. Det är inte omöjligt att den turen går via exotiska Gotska Sandön – men allt beror på väder och vindar. Hoppas vi ses ombord!

ROLF WIGSTRÖM, *Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor*

## Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor  
kallar till årsmöte i Kolskjulet  
på Kastellholmen  
Tisdagen den 9 april 2014  
klockan 18.00.

Före den formella delen av årsmötet kommer styrelsen att redogöra för föreningens engagemang i Initiativet Hållbara Hav och vad detta kan innebära för framtiden.

Enligt stadgarna ska följande ärenden förekomma:

- Öppnande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
- Val av två justeringsmän tillika rösträknare
- Fråga om föreningsårsarbetet 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
- Föreningsårsarbetet 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](http://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](mailto: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 IDEELT. 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](mailto:BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE)
- [WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE](http://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



The Tall Ships' Races 2013, Race II:

# Hård vind och kryss – då är Tre Kronor bäst!

I förra numret kunde du läsa kapten Allan Palmers skildring av första tävlingssträckan i sommarens Tall Ships' Races. Allan tog sedan ledigt en vecka, när fartygen seglade Cruise in Company mellan Helsingfors och Riga, men kom ombord igen kvällen före starten till andra tävlingsbenet. Här är andra delen av hans berättelse:

Sista kvällen i Riga. Det är så mycket folk på kajerna att det är svårt att komma fram till fartyget. Ombord är det också fullt av folk. Ungdomarna från Cirkus Cirkör, som seglat Cruise in Company från Helsingfors, trivs så bra ombord att de inte vill åka hem. Samtidigt håller 25 nyanlända elever från Marina Läroverket på att installera sig. Folk från andra fartyg är ombord på besök, och delar av besättningen avlöser varandra. I den ljumma sommarkvällen sitter folk på däckshustaken och myser. Några är blanka i ögonen, då det snart är dags att mönstra av. Stämningen är avslappnad och skön. Men en viss spänning finns nog också i luften: I morgon ska vi iväg och segla Race igen.

Då Irbesundet, som förbinder Rigabukten med Östersjön, är för smalt att kappsegla igenom hade startområdet lagts i öppna havet utanför Ventspils. Det betydde ett dygns seglats från Riga ut till starten. Segelparaden nerför floden Daugava gick för maskin i stiltje, men så snart vi kommit ut ur flodmynningen satte vi fulla segel och styrde nordvästvärt. Natten var varm och stjärnklar och ombord kom alla snabbt in i vakrutinerna, trots att många nog hade svårt att gå och lägga sig.

Tidigare på dagen hade vi fått problem med elverket ombord och gått över på batteriström och därefter till nödelverket. Vi hade varit i kontakt med goda vännen Feliks Delle i Riga och beställt reservdelar som skulle hämtas upp i Ventspils. Klockan 03 på natten stannade också nödelverket och vi hade total blackout ombord. Så gick det med den uppladdningen inför racet! Efter en liten "bypass"-koppling kunde vi köra ordinarie elverk igen. Nu blev det segelbärgning och full maskin mot Ventspils för ordentliga reparationer, dit vi kom fram på morgonen.

## Mycket påminde om det första racet

På eftermiddagen var det fixat och vi kunde gå ut mot startområdet. Vädret var trist med duggregn, dimbankar och stiltje. Bak i kajutan pågick de vanliga studierna av nedladdade väderkartor. Mycket påminde om det första racet. Svag, skiftande medvind i början, ökande efterhand, och efter ett knappt dygn frontpassager och full kryss. Varierad segling med andra ord, och massor av svåra strategiska beslut.

Starten gick och vi var iväg, med endast den brasilianska fullriggaren *Cisne Branco*



Taggad besättning i taktikgenomgång.

före oss. Hon hade gjort en obegriplig tjuvstart genom att köra i full fart mot linjen, stängt av maskin och sedan glidit iväg över linjen långt före startskottet. Vi skar startlinjen några sekunder efter skottet med fulla segel, inklusive ledseglen, och tog täten direkt.

Vinden var svag akterlig, men enligt prognoserna skulle den första förändringen komma redan under natten. En ökande ostlig bris skulle på förmiddagen följas av en frontpassage med vindökning och skifte till väst. Första strategiska beslutet var: Ska vi gå med vinden mera från sidan och bättre fart, eller ligga närmare kursen mot mål och mot den väntade vindökningen? Vi valde att segla långsammare men åt rätt håll, medan många A-klassfartyg drog iväg med en väldig fart västerut. Värst av alla var *Ostindiefararen Götheborg* som visserligen gjorde 6 knop när vi gjorde knappa 5, men som seglade 45 grader ur kurs. ▶



*Uppfriskande i lovart – för en del blir det snart läsidan som gäller.*

FOTO: HANS-GUNNAR ÖVERENG

### Kaptens version, fortsättning...

Våra elever var på hugget direkt, och med rutin från sina seglingar på Marina Läroverkets fartyg hade de inga svårigheter att stå till rors och hålla kursen, trots höga "race-krav" från vakthavande befäl och matrosor. Det blev inte mycket död tid på vakt. I skeppsdagboken noterades den första natten: "Ledsegel av och till. Mycket brassning och trimning. Halsar runt till babord. Åska på avstånd". Vi mötte den nya vinden som väntat, och på morgonen noteras: "Leder racet"!

Den morgonen får vi också en rolig överraskning: Bergströms skonare *Vega* dyker upp i morgondiset akter om oss. Vi ligger för halv vind på babords halsar och den tremastade bramsegelkonaren har fullt tryck i

varenda segel. Vi tycker att vi går bra, men *Vega* går ännu bättre. Före oss, cirka en mil\*, ligger bara norska *Statsraad Lehmkuhl*, plus ryska *Mir* och några spinnacker-yachter.

Mitt på dagen började det hända saker. Vinden ökade och vred mot syd, så vi fick skärpa brassningen till dikt bidevind. *Mir* hade tvingats stagvända för Hoburgs Bankar och dök upp i diset någon mil för om oss. En timme senare gick vi in i den väntade fronten, stagvände, bärgade jagare, röjlar och storbram och ångade på söderut. *Vega* försvann snabbt akterut och nere i lä hade *Mir* stagvänt tillbaka. I vår skeppsdagbok antecknades: "Hård bidevind. Bärgat små segel. Toppar 9 knop. Sjön bygger. Seglat om *Mir*". Vi hade seglat om världens kanske snabbaste segelfartyg med lilla *Tre Kronor*. På kryss i styv kuling! Kapten Andrej Orlov måste ha fått sig en funderare...

### \*SJÖFARTSTERMINOLOGI

Ombord används begreppen *mil* och *kabel*; med en mil menas då: (sjö)mil, **nautisk mil (nautical mile) = M = nm = distansminut**, eller som fritidsbåtsfolk brukar säga – distans. En M = 1852 meter. En *kabel* = en **kabellängd** = 185,2 (tidigare 100 famnar eller 178 meter – används ofta för att beskriva avstånd till närliggande kustlinje eller ett sjömärke som ska rundas. Ett annat längdmått som är mycket vanligt vid manövrer är **fartyglängd**. Om besättningen (vid kaj) talar om (land)mil används oftast **kilometer**, som då uttrycker avståndet från förtöjningsplatsen till en kiosk eller järnvägsstation. Inom örlogsflottorna förekommer även begreppet **hektometer** – men det är en helt annan femma. /red.

### Sjösjukan gör sig påmind

Hård vind och kryss har visat sig bra för oss mot konkurrenterna i klass A, särskilt om vinden vrider och vänder litet. Men hård vind, kryss och sjögång innebär också förändringar i livet ombord. Sjösjukan börjar göra sig påmind här och där. Andra aktiviteter än själva seglandet blir färre och mera komplicerade. Vi kan heller inte låta alla stå till rors, utan måste själva ofta ta över då det blir svårare att ligga optimalt i förhållande till vind och sjö. Det blir mycket sittande och väntande för eleverna, men alla verkar

### En alldeles underbar natt.



FOTO: HANS-GUNNAR ÖVERENG

trivas. Inte ens de som står nere vid lä reling med vattnet spolande runt fötterna klagar.

På kvällen mojar det till 11-13 m/sek och vi sätter allt igen för att få driv genom sjön. I lovart mot den röda kvällhimlen ser vi en fullriggare närma sig snabbt, men på låg kurs. Det är *Christian Radich*, som liksom i första racet förvänar oss med att föra märkligt lite segel. Inga röjlar, och bramsegel endast i storriggen. Vi undrar varför? Visst hon är snabbare än vi, men går betydligt lägre i vind.

Vi får en fin natt med god segling, stjärnklar himmel och trivsel ombord. I byssan bakas bröd, på "ljugarbänken" akterut förs lågmälda samtal. Plötsligt avbryts lugnet av att vi måste stagvända då vinden vridit. Efter en timme infinner sig lugnet igen...

Med tur och skicklighet hade överstyrman lyckats ladda ner en färsk väderprognos, troligen via en oljeplattform utanför

polska kusten. Den bekräftade våra tidiga prognoser att en ny front skulle komma in västerifrån. När vinden vrider mot syd stagvänder vi och seglar hela förmiddagen mot en mörknande himmel i sydväst. På VHF-radion har den belgiska flottans stora stältyacht *Urania* varnat för vindbyar på 45 knop, alltså 23 m/sek. I lovart har en mindre C- eller D-klassbåt saktat in, bytt till stormfock och bottenrevat storseglet. Det orange-färgade seglet lyser mot den mörka väggen i väster. Vinden ökar och två matrosar går till väders och väntar i varsin bramsalning. På däck står eleverna beredda vid gigtåg och gårdingar. Det fräser i lovart när vattnet piskas till skum av slagregnet som kommer emot oss. När de första vindstötarna kommer läggs fallen av, råna firas, skoten lossas, gigtåg och gårdingar halas med full kraft och matroserna vräker sig över de piskande seglen för att få sejsingarna runt dem. Så snart röjlarna och jagaren är fast stagvänder vi för att ligga på rätt bog när vindskiftet kommer. Skutan kränger ned under vindtrycket med byar över 20 m/s och vattnet forsar in och ut genom stormportarna nere i lä. Sjön ryker över fartyget och saltvattnet blandas med slagregnet. Men det är varmt som i en tropisk squall och besättning och elever trivs i busvädet.

### Komplicerade seglingsförhållanden

Efter frontpassagen möjnade det och seglen som bärgats sattes igen. Även om vädret blev stabilare var seglingsförhållandena fortfarande komplicerade, med en vind som varierade kraftigt både i riktning och styrka. Livet ombord gick sin gilla gång med vaktgång, fartygsunderhåll, bakning, matlagning, disk och massor av avslappnat umgänge. Tyvärr hade vi mest tävlingsinriktade inte lika trevligt. På den långa styrbordshalsen som bar bäst mot målet hade vi en skvalpig motsjö som i den avtagande vinden ibland stoppade upp oss nästan helt. Ibland fick vi upp farten till 6-7 knop för att efter en serie vågor sakta ner till 3-4. Några gånger gjorde vi korta slag åt väster och då gick det lättare. Men vi ville söderut så mest fick vi genomlida det frustrerande klafsandet i motsjön.

Vi ledde klass A fortfarande, men när *Lehmkuhl* seglade iväg i 7 knop och vi knappt klarade 4 började det kännas som en upprepning av det första Racet. Vi fick börja inse att vi nog skulle förlora till dem igen. En klen tröst var att vi hade seglat om *Radich* och hade de flesta A- och B-fartygen bakom oss. Efter ett halvt dygns seg kryss närmade vi oss den polska kusten vid Darlowo. Den förväntade vindvridningen kom nog till slut, men samtidigt dog vinden ut och vi låg mest och drev. Nu gällde det att positionera sig så nära den raka linjen mot målet som möjligt. Maximitiden närmade sig, och till exempel *Götheborg III* hade bara kommit drygt halvvägs. Tävlingsledningen skulle bli tvungen

att korta av racet så att alla fartygen skulle hinna till Szczecin i tid till festligheterna. Man tar fartygens positioner när racet bryts och räknar ut en teoretisk målgångstid baserat på snittfarten dittills. Det här är inte ovanligt i Tall Ships' Race och ger de långsammare fartygen en chans att delta på lika villkor.

Den sista eftermiddagen och kvällen genomleds i stiltje, stundtals utan styrfart, trots att ledseglen åkte upp och ned, råna brassades, mynt kastades och Gudar åkallades. När racet avblåstes stod det klart att *Statsraad Lehmkuhl* åter vunnit klass A på beräknad tid, med oss som tvåa. I traditionsfartygens klass B vann den gamla norska räddningskryssaren *Liv*. Intressant och hedrande att de gamla och helt traditionella fartygen är snabbare än diverse nyare fartyg med "egna lösningar" både i skrov och rigg. Att de traditionella är både vackrare och trivsammare är bara en bonus!

### Rörigt och skräntigt

Så snart racet var över startades maskin, seglen bärgades och beslogs efterhand och på morgonen ankrade vi utanför Swinoujscie. Hela förmiddagen ägnades åt bad i det ljumma vattnet, fartygsvård etc. På eftermiddagen



Szczecin med den hysteriska festen.



På väg mot Crew Parade...



Lugnare väder ger fin möjlighet till övningar.

FOTO: HANS-GUNNAR ÖVERENGEN

gick vi in och förtöjde, bunkrade vatten och fick en välbehövlig dusch. Nästa morgon körde vi de 30 milen uppströms till Szczecin och den hysteriska festen. Nära en miljon besökare, ett rörigt program, skräntiga nöjesfält och 30 grader i skuggan gjorde landvistelsen till en lika stor utmaning som Racet. Förutom sporadiska besök i land och på andra fartyg ägnades en stor del av tiden åt förberedelserna inför the "Final Crew Parade". Utklädda till allt som kan tänkas dölja sig på och under Östersjöns (och världshavens) yta hoppade, dansade, hjulade och kröp *Tre Kronors* 30-mannabesättning fem kilometer genom stadens gator. Hundra tusen polacker bildade en korridor för karnevalståget – och mest jublade de åt oss! Efter att ha mottagit vårt pris bar det av hem till skutan igen och sedan ut på Crew Party. Nästa morgon var det dags för tårfyllda farväl när eleverna åkte hem.

Ombord blev det tomt och tyst. I över en månad hade *Tre Kronor* bubblat av liv, spänning och utmaningar. Nu seglade vi tillbaka mot Sverige och vardagen. Tur att vi har kul de dagarna också! Och tur att vi får träffa så många av våra elever från tre fantastiska etapper av Tall Ships' Race igen! ■

ALLAN PALMER

Max Wijk beslår  
briggseglet tillsammans  
med styrman Robin  
Eliasson.

# Unga röster om första "benet" i TSR

FOTO: PER BJÖRKAHL

Vi har i olika artiklar i tidigare *Briggenblad* fått följa det fantastiska äventyret som Tall Ships' Races innebar under sommaren 2013. Vi har fått läsa om tävlingstaktiker, rutter och vindskiften. Men vad innebar egentligen seglingen för våra huvudpersoner?

I mitten av juli, för drygt ett halvår sedan, mönstrade Fryshuset av i Helsingfors. Hur ser de unga på upplevelsen i dag och hur påverkades eleverna av att segla *Tre Kronor*? Vi har ringt upp två av ungdomarna, Max Wijk och Adel El Masry, samt en av Fryshusets ledare, Nadin Fakhro, för att få svar.

**Max Wijk** var en av ungdomarna från Fryshuset Stockholm. Max är 20 år och framgångsrik skejtare, som tränat i Fryshusets lokaler i flera år. Han klev ombord på *Tre Kronor* utan någon tidigare erfarenhet av livet på sjön, men beskriver tiden ombord så här:

– Jag hade verkligen en positiv upplevelse av tiden på *Tre Kronor*. Det var absolut det

största äventyret någonsin i mitt liv. Det var verkligen lärorikt och spännande.

## Lite stökigt

Som flitiga läsare av *Briggenbladet* vet, så började första benet på Tall Ships' Races lite stökigt och vi fick tyvärr släppa av ett gäng elever i Helsingborg redan före start. Detta påverkade så klart alla ombord, och vi frågar Max hur han upplevde det.

– Jag lärde mig massor ombord, säger Max. Mycket om segling, briggar och större skepp. Men mest lärde jag mig hur man måste försöka anpassa sig så gott det går i en grupp. Det var verkligen ett udda gäng ombord och i början var det kaos. Vi var ganska spretiga. Vi kom från olika bakgrund och hade helt olika inställning. Vi kände inte varandra innan. Alla elever var nog egentligen mogna och ansvarfulla, men man var tvungen att visa upp lite attityd för att komma in i gruppen. Egentligen var alla väldigt bra människor och hade sina fina sidor. Men man fick visa ett hårt skal. Det var en blandning av gruppträck och att man skulle bevisa vem man var. Alla skulle vara värst och det var mycket "jag har det värst, jag kommer från värsta stället, jag har gjort det här, jag röker mest". Men när vi hade varit ute ett tag blev det mycket lugnare, när alla hade funnit sin plats. Och vi blev definitivt tajtare

## TRE KRONOR

| THE TALL SHIPS' RACES 2013

efter stormen. Det var liksom "shit"! Man blev golvad av den grejen. Alla var rädda, sjösjuka och panikslagna. Efteråt visade man mer respekt och ödmjukhet. Men när jag ser tillbaka på resan nu i efterhand inser jag att jag inte uppförde mig som jag brukar göra.

## Så vad har du lärt dig av det då?

– Jag fick se mina värsta sidor. Det är något av det bästa man som människa kan se. Man behöver tappa greppet ibland för att förstå hur man är. För att se hur man är och hur man inte är. Jag betedde mig dåligt ibland och det inser jag nu. Nu har jag sänkt min gard och är öppnare och mer avslappnad och ödmjuk.

## Vad tyckte du om livet ombord?

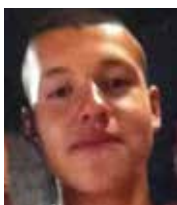
– Jag gillade verkligen att vara på *Tre Kronor*. Jag gillade utmaningen. Det var skönt att släppa loss. Inte behöva bry sig så mycket om vardagslivet. Miljön var superb, det kunde inte bli bättre. Båten är fantastisk! Det var väldigt trevligt ombord och jag hade minst en bra stund med alla. Besättningen var jättebra: kunniga och dedikerade till sitt arbete. De var snälla och hade jättemycket tålamod med oss, speciellt när det kom till alla ru-

tiner ombord. Det var bra med alla rutiner men jag fick verkligen öva in dem. Innan jag kom ombord bodde jag hemma så jag var inte van att leva på ett sådant sätt. Nu bor jag själv och har tagit med mig mycket från livet ombord, nu gör jag saker automatiskt. I början var det svårt, men nu kan jag se att jag lärde mig mycket så jag ska inte klaga. Och första gången jag skulle diska när jag kom hem var det inga problem! Då tänkte jag ”fyra tallrikar, det fixar jag lätt. Jag har diskat så mycket mer förut!”

#### Vilket är ditt bästa minne från tiden ombord?

– Stormen mellan Århus och Helsingfors var det bästa på hela resan! Något sådant får man nog bara vara med om en gång i livet. Det var läskigt och utmanande men otroligt kul. Och väldigt skönt när det var över!

**Adel El Masry** är 16 år och kom från Fryshuset Malmö tillsammans med fem andra killar. Precis som för Max skulle det här bli hans första gång på sjön. Tyvärr var det bara Adel och en kille till från Malmögänget som stannade, fyra av dem blev

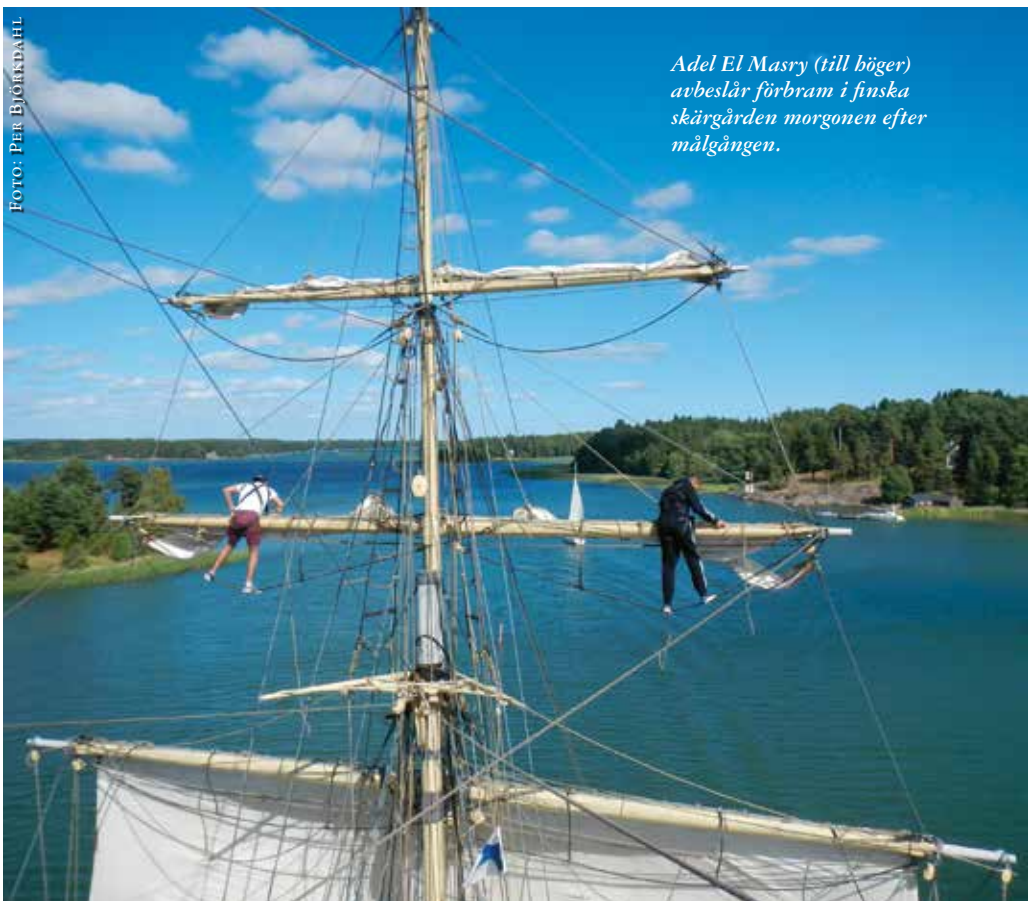


tvungna att kliva av i Helsingborg dagen före start. Det var inte självklart för Adel och hans kompis att de skulle vara kvar ombord utan de andra. Att stanna kvar själva var ett tufft beslut för dem att fatta och när vi frågar hur han ser på det i dag svarar han:

– Det var ett bra beslut, om jag inte hade stannat kvar hade jag ångrat mig direkt efter. Nu vet jag att jag inte har förlorat något. Det var jobbigt att ta beslutet. Vi tvekade först, men sen bestämde vi oss bara och det har jag inte ångrat en enda gång. Jag hade inte packat väskan i onödan och jag hade hunnit bli nyfiken på livet ombord.

#### Vad har du lärt dig av det?

– Man ska kunna välja själv och våga följa sin vilja. Jag ville vara kvar och valde att följa det. Vad gäller hela upplevelsen så lärde



Adel El Masry (till höger) avbeslår förbram i finska skärgården morgonen efter målgången.

FOTO: PER BJÖRCKDAHL

jag mig om disciplin, respekt och att kunna jobba. Det är ett minne för livet. Det var kul att få nya vänner och möta människor som inte har samma bakgrund som jag och dem jag träffar för det mesta.

#### Vad tyckte du om livet ombord?

– Spännande på alla möjliga sätt. Allt var utmanande! Att äta när båten gungar, att klättra, att sova, att borsta tänderna. Allt gungade ju typ hela tiden så hela livet blev svårare, det var utmanande men också kul!

#### Vilket är ditt bästa minne från seglingen?

– När vi kom till Finland. För det var så skönt att vara i land. Och dessutom i ett land jag aldrig varit i. Själva seglandet var också super, från början trodde jag det skulle vara tråkigt. Jag trodde vi skulle få sola och sova men när vi väl kom dit så var det som ett jobb, det var chockerande men roligt. Jag tyckte om allt med jobbet, förutom att dra i tampar för då får man ont i händerna.

**Nadin Fakhro** har varit aktiv inom Fryshusets organisation sedan 2008 och kom ombord med tjejer från Elektra, en del av organisationen som jobbar mot hedersrelaterat våld. Vi ringde upp Nadin för att prata om hennes syn på elevernas upplevelse och utveckling ombord och hon sa så här:

– Det viktigaste som hände ombord var att det uppstod många fina möten mellan människor. Det var inte bara

eleverna emellan utan i allra högsta grad i mötet mellan elev och besättning. Ombord fick alla ompröva sina fördomar. Både elever och besättning mötte där nya personer, ofta med en helt annan bakgrund än den de själva kom ifrån. Många ur besättningen var väldigt duktiga på det här och valde att se människan bakom handlingen och inte fokusera på om en elev hade varit strulig eller vad de hade med sig i bagaget. Styrkan i att vara ombord på *Tre Kronor* är att det är ett begränsat utrymme och alla är beroende av varandra. Man kan inte alltid göra vad som faller en in utan man måste anpassa sig. Men i det bygger man broar. Vi fick lära oss om varandras kulturer och det var väldigt bra. Många av eleverna fann också förebilder i besättningen. De fick lära känna människor som var annorlunda och det hjälpte dem att se att det alltid finns val i livet. Man kan välja själv, man utformar själv sin framtid.

#### Bring it on kids!

Snart är det vår, och ännu en säsong ombord på *Tre Kronor*. Vi tittar tillbaka på seglingen med Fryshuset och ler. För visst var det stundvis svårt och utmanande, men vi skulle aldrig vilja vara utan något av det. Än mindre efter att ha pratat med Max, Adel och Nadin. Det är med stor entusiasm vi ser fram emot sommarens ungdomsseglingar! Så vi ses ombord – bring it on kids! ■

AMANDA HÖGDÉN  
OCH NORA GIERTZ LINDBERG



Nadin Fakhro, en av Fryshusets ledare.

FOTO: PER BJÖRCKDAHL



Foto: Simon Ewans/Dreamstime

# TS Royalist – den första briggen efter andra världskriget

Mitt i vår vinterkyla är varvsarbetare i spanska regionen Asturien sysselsatta med att bygga en ny brigg, som ska börja segla i mars 2015. Det nya fartyget kommer att ersätta brittiska Sea Cadets mer än 40 år gamla flaggskepp, *TS Royalist*.

**D**et är dags att berätta om briggen som hittills hunnit ge fler än 30 000 ungdomar oförglömliga seglingsupplevelser.

## Briggarnas uppgång och fall

Under 1700- och 1800-talen seglade tusentals brigg i europeiska farvatten och över världshaven. De användes som små, snabba och flexibla örlogsfartyg, eller som fraktfartyg med en oöverträffad förmåga att segla till svårtillgängliga platser. Hamnar som London – långt inne i en flod, eller Stockholm – med en djup skärgård, fylldes under mitten av 1800-talet av brigg. Under senare delen av seklet blev de ersatta av ångfartyg. Skonare och galeaser, som krävde mindre besättningar, fortsatte dock långt in på 1900-talet att segla längs kusterna. De mer lastdryga barkarna var till slut de enda större segelfartygen, och de gick enbart i oceanfart. Enstaka brigg dröjde sig kvar, längst av alla fraktfartyg svenska *Gerda*, som blev upplagd så sent som 1930.<sup>1</sup>

## BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENGEN

På ett område lyckades briggarna försvara sin position ytterligare en tid. Med sina komplicerade riggar blev de perfekta skolfartyg. Så sent som under mellankrigstiden gick *Pollux* i Holland, *Statsraad Erichsen* i Norge och *Mircea*<sup>2</sup> i Rumänien som skolfartyg. I Sverige hade vi skeppsgossebriggarna *Gladan* och *Falken* fram till 1924 respektive 1939. Andra världskriget satte definitivt punkt för briggepoken i Europa och resten av världen. Det blev brittiska Sea Cadets som genom nybygget av *TS Royalist* skulle blåsa liv i en avsmunad tradition.

## En verksamhet med rötter i 1700-talet

Jonas Hanway föddes i Portsmouth 1712. Hans levnadsbana blev händelserik och han tycks ha varit en person med ett stort intresse för även de mest udda frågor. Hanway kom till Lissabon som tonåring och levde sedan flera

år i S:t Petersburg. På 1740-talet deltog han som handelsman i en äventyrlig expedition till Persien. Åter i England, 1750, väckte han uppståndelse genom att vara den förste mannen i London som använde paraply. Hans rese-skildring lästes av många och ledde till att han fick inflytande över olika frågor. Stadens gator var ofta en enda lervälling, men förbättrades nu genom trottoarer. Stuprör på alla hus och gatuskyltar var andra reformfrågor som drevs av Hanway. Han var en pionjär inom arbetarskydd och fångvård. Mycket av hans verk har fortfarande betydelse. Alla idéer har dock inte åldrats lika väl. Hanway var också fanatisk motståndare till tedrickande, som enligt en av hans böcker kunde leda till magbesvär, barnamord och till och med statsbankrutt!

Med åren ägnade Jonas Hanway alltmer av sin tid till en rad olika former av välgörenhetsverksamheter, som institutioner för hittebarn och "fallna kvinnor". År 1756 bildade han och 50 andra köpmän Marine Society, som under en sexårsperiod försåg brittiska marinen med 6 000 nya sjömän. Unga gatpojkar rekryterades, skrubbades

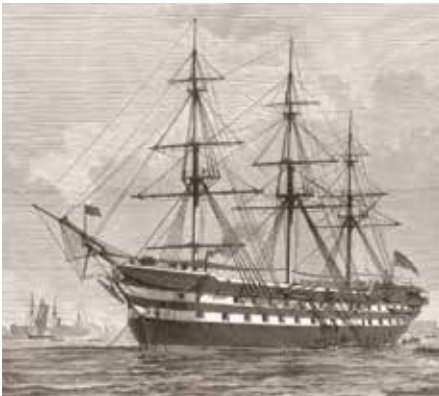
1. Hon skulle sedan bli museifartyg, men vansköttes och eldades upp 1951.

2. *Mircea* följdes av barkar som rumänerna ändå fortsatte att kalla brigg!





Marine Society bildades 1756 och är fortfarande aktivt.



Warspite – Marine Societys sjömansskola för föräldralösa pojkar. Konstnärlig fotograf – okänd.

rena, fick sjömanskläder, grundläggande instruktioner och skickades sedan till sjöss för att föra krig mot Englands fiender. Vid slaget vid Trafalgar 1805 hade ungefär 15 procent av de engelska sjömännen utbildats av Marine Society.



#### TS ROYALIST

Byggd:	1991
Material:	Stålskrov, aluminiummaster
Tonnage:	83/67 brt/nrt
Varv:	Groves & Guttridge, Cowes, Isle of Wight, England
Längd:	29,56 m LOA
Bredd:	6,10 m
Djupgående:	2,74 m
Höjd:	Ca 22 m
Segelyta:	433 m <sup>2</sup> II segel
Maskin:	2 st Perkins 101 kW
Besättning:	8 + 1
Elever:	24
Registerhamn:	Portsmouth, GB
Rederi:	The Marine Society & Sea Cadets
Hemsida:	www.ms-sc.org

Nya medlemmar i Sea Cadets avger följande högtidliga löfte:

**“I promise to serve my God, the Queen, my Country and the Sea Cadet Corps and to obey the orders of my superior officers. I will be proud of my uniform, be smart and seamanlike in wearing it, and always do my duty.”**

Sea Cadets kaxiga motto lyder: **“Ready aye ready”**

Senare började organisationen använda utstrangerade krigsfartyg som boende och skola för pojkar. Fartyget *HMS Warspite* blev en förebild både för Marinen och för andra ”charities”. De permanent uppankrade skeppen började synas i flera hamnar. Ofta var de försedda med små båtar, ibland till och med en brigg eller brigantin, som kunde användas som seglarskolor. Ett fartyg som ända in på 30-talet var logementsfartyg var barken *Arethusa II*, som kan ses än idag. Hon ligger i New York och har fått tillbaka sitt ursprungliga namn – *Peking*.

Under fredligare tider blev en allt större del av pojkarna ombord sjömän i handelsflottan. Fartygens orkestrar fostrade också många blivande militärmusiker. Förmågan att anpassa sig till nya tiders krav är en av förklaringarna till att Marine Society fortfarande finns kvar. Under många år hade de också ett nära samarbete med Sea Cadets, och 2004 slogs de båda organisationerna ihop till Marine Society & Sea Cadets (MSSC).

#### Krimkriget och Sea Cadets

Av de mer än en halv miljon soldater som omkom under Krimkriget 1853-56 var fler än 20 000 briter. Hemvändande sjömän berördes av faderlösa barn som drev omkring på gatorna, och i Whitstable i Kent bildades 1854 en pojkbbrigad för att sysselsätta dem med enklare sjömanssysslor, rodd och segling. Idén spred sig till andra hamnar. Den 25 juni 1899 donerade drottning Victoria tio pund till avdelningen i Windsor, för att de skulle kunna köpa uniformer. Denna händelse räknas officiellt som Sea Cadets födelsedag och firas fortfarande varje år. Det har under årens lopp uppstått en rad olika grupper i Storbritannien som haft som syfte att fostra ungdomar till ett liv på sjön, ibland med anknytning till marinen, ibland till handelsflottan. Sea Cadets har varit en av de mest framgångsrika.

Vid början av andra världskriget fanns det ungefär 100 avdelningar med sammanlagt 100 000 ungdomar i Sea Cadets. Flera tusen av dem fick av dem fick, under en vecka, en marin grundutbildning ombord på det gamla segelfartyget *TS Bounty*. Efter kriget skaffades fler små rodd-, segel- och motorbåtar till sjökadetterna, men tiden var ännu inte mogen för ett större segelfartyg.

#### Morin Scott och briggnas återkomst

Vid utbrottet av andra världskriget stationerades Morin Scott (1922-2009) på hjälpkryssaren *HMS Worcestershire*. Han var med

om skeppsbrott 1942 då korvetten *HMS Auricula* sköts i sank under invasionen av Madagaskar. Denna upplevelse innebar dock inte att han blev avskräckt från sjön. Efter krigsslutet gick han med de beslagtagna tyska segelyachtorna *Disdaine* (ex *Seetaube*) och *Sea Scamp* (fd *Zeisig*) från Kiel till England. År 1948 seglade han tillsammans med två kamrater sin egen drake *Gerda* över till Norge för att delta i kappseglingar och träffade då även kung Haakon VII.

Som hängiven seglare upprördes Morin Scott, som nu hade engagerat sig i utbildning av ungdomar i Sea Cadets, över att organisationen inte hade några planer att delta i Tall Ships Races. Han lyckades 1966 låna den lilla brigantinen *Centurion* och deltog sedan framgångsrikt i kappseglingen, med en ung besättning från Sea Cadets.

Senaste gången ett råttacklat fartyg hade sjösatts i Storbritannien var 1907. Det hade inte byggts någon brigg i Europa under 1900-talet. Det var nu som Morin Scott kom med ett oerhört förslag – att bygga en brigg som skolfartyg för the Sea Cadets!

#### A ”highly improper and immoral” suggestion!

Det kan idag vara svårt att sätta sig in i det motstånd som fanns på 1960-talet mot förslaget att bygga en brigg. En upprörd kritikerkör påpekade att: briggriggen är den mest överkomplicerade och minst praktiska av alla råsegelriggar; råseglare kan inte kryssa; 13-15-åringar är för unga och svaga för att segla; revning av odelade mässegel är för farligt; kanonportsmålning är alltför gammalmodigt; aluminiummaster är alltför modernt; enveckorseglingar är för korta – två veckor är ett bevisat minimum; fyrvaktsystem för elever leder till för mycket ledigtid. Listan på alla argument mot briggbbygget var nästan dubbelt så lång. De argument som känns mest föräldrade idag är nog åsikten om blandade elevbesättningar – ”highly improper and immoral!” och den att flickor aldrig skulle klara av att segla ett råttacklat fartyg! Det var inte förrän 1992 som pojko- och flickkadetterna fick en helt gemensam organisation.

Trots allt motstånd lyckades Morin Scott få Royal Navy och tidningen Daily Mirror att skjuta till pengar och kunde sedan, tillsammans med sin vän fartygskonstruktören Colin Mudie, genomföra byggandet av ett litet briggriggat fartyg, anpassat till de unga sjökadetternas förmåga och behov. Under 80-talet använde Scott sina erfarenheter från *Royalist* och brigantinen *Søren Larsen* till att tillsammans

## TS Royalist, fortsättning...

med Mudie utforma barken *Lord Nelson*, som är byggd för att segla med funktionshindrade besättningsmän. Mot slutet av sin sjömansbana arbetade han med brigantinen *Young Endeavour* och barken *Alexander von Humboldt* samt "Little Brig Sailing Trust". Innan Morin Scott lämnade *TS Royalist* passade han på att grunda "the Square Rigger Club" som är en stödförening, som på motsvarande sätt som Föreningen Briggen Tre Kronor finner ett nöje i att bidra till finansieringen av en penningsslukande brigg.

## Prinsessan Anne har sjösatt Royalist – två gånger!

*TS Royalist* är ingen kopia av någon tidigare existerande brigg, och fartygets linjer påminner mer om dem som man hittar hos en långkölad havskryssare än de som kan ses på traditionella segelfartyg. Riggen skiljer sig också en hel del från den vi har på *Tre Kronor*, som ju har handelsfartyg från sent 1800-tal som före-



bild. *TS Royalist* har i stället en segelplan med odelade märssel, vilket var vanligt på örlogsbriggar. Något som förenar de båda briggar är dock att kungligheter har anlitats för att skänka glans åt sjösättningarna. Den engelska prinsessan Anne har till och med sjösatt *TS Royalist* två gånger – först då briggen löpte av stapeln på varvet Groves & Guttridge i Cowes på Isle of Wight, den 3 augusti 1971.

Briggen fungerade över förväntan. Enligt konstruktören kunde hon kryssa 50 grader från vinden och 1982 lyckades hon, med David Gay som befälhavare, komma på en förstaplats i Tall Ships' Race-etappen Falmouth – Lissabon. Denna bedrift har inte upprepats, men *TS Royalist* deltar ofta i kappseglingarna, speciellt då de äger rum i farvatten runt Storbritannien och på Nordsjön.

Efter mer än 20 års seglande gjorde Berthon Boat Co i Lymington, nära Southampton, en totalrenovering av briggen. I skick som ny sjösattes *TS Royalist* åter 23 april 1992, även denna gång med prinsessan Anne som hedersgäst.

## Ett jubileumsfirande med tragiskt slut

Större delen av året seglar *TS Royalist* veckor med åtta mans besättning och upp till 24 Sea Cadets som elever. Efter ett dygns in-

## FARTYGS DOP – ETT KUNGLIGT NÖJE

FOTO: OLAV SKOGRUD

Ceremonier för att ge fartyg namn och önska dem lycka och välgång har funnits i tusentals år. Så småningom ersattes döpande schamaner och präster av skeppsredarhustrur och andra prominenta personer. Englands första kända kungliga fartygsdop ägde rum 1610, när Prinsen av Wales sjösatte *HMS Prince Royal*. Kungafamiljen fortsatte med dop, från 1864 även passagerarfartyg, då *SS Great Britain* blev det första. Drottning Elisabeth innehar ett svårslaget rekord med fler än 20 sjösättningar på sin meritlista.

*TS Royalist* döptes av prinsessan Anne 1971, och briggen fick på nytt hennes uppmärksamhet då hon åter sjösattes, efter en omfattande renovering 1992. Vad gäller Sea Cadets nya brigg har det ännu inte bestämts något namn eller någon gudmor. Ett tänkbart val skulle kunna vara Chaterine "Kate" - Hertiginnan av Cambridge, som förra året döpte *MS Royal Princess*, genom att krossa en femtontusen kronors champagneflaska mot kryssningsfartygets förstäv.

Kungligheter har varit inblandade även i svenska fartyg. Kungaparet och prins Carl Philip var med om ostindiefararens sjösättning 2003 och *Göteborg* döptes ett år senare av drottning Silvia. Hon har även döpt passagerarfartyg som *Silvia Regina*, *Victoria* och *Stena Scandinavica*. Prinsessan Madeleine firade en av sina födelsedagar på briggen *Gerda*. Kronprinsessan Victorias engagemang för briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav är välkänt. /HGØ



Marcus Visser, Anders Österman och fem andra ungdomar från Sjövärnskåren, den svenska motsvarigheten till brittiska Sea Cadets, eskorterade ombord på *M/Y Alba II* kronprinsessan Victoria, under hennes resa till Skeppsholmen 27 augusti 2005, där hon döpte vår egen brigg till *Tre Kronor of Stockholm* och blev fartygets gudmor.

struktioner i hamn börjar seglingen i skyddade vatten, ofta i the Solent, norr om Isle of Wight. Något dygn senare kan färden gå till någon av de franska kanalhamnarna. Briggen är väl anpassad för segling med en tonårig elevbesättning. Efter mer än 40 års segling utan allvarligare incidenter inträffade dock det som måste vara varje segelfartygskaptens mardröm. *TS Royalist* låg i början av maj 2010 uppkräde i Stokes Bay efter att i Portsmouth ha deltagit i firandet av Sea Cadets 150-årsjubileum. Under arbete med att beslä segel föll en 14-årig kadett från fockrån, när han kopplade loss sin säkerhetslina för att hjälpa en annan kadett som stod ute vid rånocken och hade svårt att beslä seglet. Han skadades så allvarligt att han avled. MAIB-rapporten (Marine Accident Investigation Branch) visade att eleven brutit mot säkerhetsreglerna, men också att det fanns andra brister. Rapporten har lästs av många av dem som har ansvar ombord på segelfartyg, och den tragiska olyckan har säkert bidragit till ett ökat säkerhetsänkande. *TS Royalist* har fortsatt att segla som tidigare och riggolyckan har inte påverkat planerna på att ersätta *Royalist* med en ny brigg.

## Sammanlagt "charities" siktar mot framtiden

För tio år sedan slogs Sea Cadets ihop med Marine Society, som redan tidigare finansierat en stor del av organisationens verksamhet. Tanken med att gallra i den rika floran av organisationer som på olika sätt varit intresserade av att stödja ungdomars intresse för sjön är att få en mer effektiv och överblickbar organisation. Marine Society & Sea Cadets (MSSC) har fortfarande en organisationsplan som mest av allt verkar vara till för att avskräcka eventuella fiender från att infiltrera verksamheten, men tycks samti-

digt åstadkomma en hel del nyttiga aktiviteter. Motivet till sammanslagningen är att bredda verksamheten för att ge handelsflottans intressen mer utrymme i förhållande till marinens. Genom ett varierat undervisningsutbud är tanken att flera av de ungdomar som deltar i Sea Cadets verksamhet ska kunna använda sina kunskaper om havet och sjömanskap i sin framtida yrkesverksamhet. Det verkar finnas en stor enighet om att ett av de bästa sätten att främja dessa idéer är att bygga en ny brigg.

Drottning Elisabeth och kronprins Charles står som Sea Cadets beskyddare. Hertigen av York, prins Andrew, helikopterpilot under Falklandskriget, har titeln Admiral of the Sea Cadet Corps. Marine Society & Sea Cadets har sitt högkvarter (MSSCHQ) på andra sidan Themsen, men med gångavstånd till Houses of Parliament. Viktigast för verksamheten är dock basorganisationen med 381 lokalavdelningar, 14 000 aktiva kadetter och 9 000 officerare, som alla har bidragit till att samla in de 4,8 miljoner pund (cirka 52 miljoner kronor) som den nya briggen beräknas kosta.

## En ny brigg växer fram

*TS Royalist* var den första brigg som byggdes i Europa under 1900-talet. Det skulle sedan dröja drygt 20 år innan polska *Fryderyk Chopin* sjösattes. Några fartyg riggades om till briggar, men det var först under 2000-talet som det började byggas nya briggar som *Gerda*, *Tre Kronor* och *La Grace* med 1800-talsbriggar som förebild.<sup>3</sup>

Den nya brigg som nu kölsträckts på varvet Astilleros Gondán S.A. i Puerto de Figueras, Asturien i norra Spanien har ritats av Acubens i Madrid och har betydligt fler likheter med *TS Royalist* än med traditionella brittiska örlogs- eller handelsbriggar. Det kan tyckas tråkigt för oss som har den

## COLIN MUDIE – en originell och dynamisk fartygskonstruktör

Trots att engelsman-  
nen Colin Mudie  
närmar sig 90-års-  
aldern, arbetar han  
fortfarande aktivt  
med att utveckla nya  
fartyg. Han deltog så  
sent som i november



2013 i Tall Ships' Races konferens i Aalborg, där  
han för övrigt passade på att uttrycka sin upp-  
skattning över det arbete Allan Palmer lagt ned  
på *Tre Kronors* rigg.

Det var inte vem som helst som delade ut denna  
komplimang. Som fartygskonstruktör har Colin  
Mudie varit inblandad i det mesta. Jollar, rodd-,  
segel- och motorbåtar, arbetsfartyg och lotsbåtar  
var det som inledde hans karriär. Samarbetet  
med Morin Scott kring byggandet av *TS Royalist*  
ledde till en rad nya uppdrag. För äventyraren  
Tim Severins räkning ritade han under 1970-90-  
talen läderbåten *Brendan* (en curragh hopsydd av  
49 oxhudar), dhowen *Sohar*, segelgalären *Argo*,  
bambufloften *Hsu Fu* och prauen *Alfred Wallace*.  
Ett förnyat samarbete med Morin Scott ledde  
1985 till byggandet av den handikappanpassade  
barken *Lord Nelson*, som senare fick ett syster-  
fartyg i indiska marinens *Tarangini*. År 1987 sjö-  
sattes den australiska brigantinen *Young Endeavour*,  
som också fick en syster när malaysiska marinen,  
två år senare, sjösatte *Tunas Samudera*. Det bygg-  
des även en kopia av *Royalist*, den indiska *Varuna*.  
Andra fartyg som ritats av den flitige Mudie är  
dhowen *Zinath al Bihar*, barken *Dunbrody* som ska  
föreställa ett irländskt emigrantfartyg, samt en  
kopia av *Mathew*, som användes då John Cabot  
upptäckte Newfoundland.

Under senare år har Colin Mudie mest upp-  
märksamats på grund av  
det hisnande projektet med  
arbetsnamnet *UK Flagship*  
– en ersättare till *Britannia*,  
som om det byggs blir världens  
största seglare, skol- och  
forskningsfartyg samt repre-  
sentationsfartyg för den  
brittiska kungafamiljen och  
staten.

Så – där ser man vad bygget av en brigg kan  
leda till! Att *Royalist* haft stor betydelse för Colin  
Mudie ser man också på att han använt briggen  
som omslagsbild till boken "Sailing Ships", som  
beskriver flera av hans fartygskonstruktioner.



HGØ

traditionsenligt byggda briggen *Tre Kronor*  
*af Stockholm* som förebild. Samtidigt kan det  
vara värt att sända en tacksamhetens tanke  
till Sea Cadets, som lät bygga den första eu-  
ropeiska 1900-talsbriggen och önska dem  
lycka till med nybygget – som *Briggenbladet*  
kommer att skriva mer om. Den som vill  
ha en egen brigg kan höra av sig till Marine  
Society & Sea Cadets och lägga ett bud på *TS*  
*Royalist*, som nu är till salu. ■

HANS GUNNAR ØVERENGENT<sup>4</sup>

3. I USA hade dock Niagara börjat segla redan 1990

4. Undertecknad anser, trots allt positivt som skrivits om kungligheter i artikeln, att en stats-  
chef bör utses genom demokratiska val. Han  
eller hon får i så fall gärna kallas för kung, drott-  
ning, president, kejsare eller moder Svea.



# Segla med Tre Kronor

Snart är det dags att sätta segel igen. Nu kan du börja boka vårens seglingar.  
Här är ett axplock. Fler seglingar hittar du efterhand via hemsidan  
[www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se)

## Valborgsegling

I år är det premiär för Valborgsfirande  
med *Tre Kronor* i Sandhamn. Vi seglar från  
Stavsnäs till Sandhamn där vi deltar i det  
lokala Valborgsfirandet.

30 april – 1 maj: Segling Stavsnäs –  
Sandhamn kl 10-15. Valborgsfirande.

Middag + övernattnings ombord.

Nästa dag äter vi frukost och seglar sedan  
åter till Stavsnäs dit vi kommer kl 14.

Pris för hela paketet 2 450 kr

## Dagsegling

2 maj kl 10-17: Segling Stavsnäs –  
Kastellholmen. Pris 995 kr.

## Vårsegling

Vi mjukstartar med två lite längre halv-  
dagsseglingar i innerskärgården. Lunch och  
en fika ingår.

3 och 4 maj kl 12-17: Kastellholmen t o r.  
Pris 895 kr.

## Lidingö runt

10 maj kl 9-16: Vi möter upp båtarna i  
vattnen utanför Lidingö och följer tävlingen  
på nära håll. Lunch och två fika ingår.

Pris 1 495 kr, barn under 18 år 995 kr.

## Skeppsdelsägarsegling

Vi gör en heldagssegling bara för skepps-  
delsägare. Har du finansierat en bordlägg-  
ningsplanka, däcksplanka, en kvadratmeter  
segel eller någon annan del är du välkom-  
men på en hel dags segling med *Tre Kronor*  
*af Stockholm*.

Erbjudandet gäller för dig och en gäst.

11 maj kl 10-17: Kastellholmen t o r.

Pris 995 kr (ord pris 1 495 kr).

## Lär dig segla råtaclat

Under en dag i skärgården går vi igenom  
hur man seglar en brigg. Vi varvar teori och  
praktik och provar olika manövrer för att  
lära oss grunderna i hur riggen fungerar och  
vad man kan göra med en brigg. Lunch och  
två fika ingår.

16 maj kl 10-17: Kastellholmen t o r.

17 maj kl 10-17: Kastellholmen t o r.

18 maj kl 10-17: Kastellholmen t o r.

Pris 1 495 kr, barn under 18 år 995 kr.

Medlemsrabatt 500 kr för vuxna och 150 kr  
för barn.

## Lunchkryssning

22 och 23 maj kl 11-15. Kastellholmen t o r.  
Pris 750 kr.

## Middagskryssning

22, 23 och 26 maj kl 18-22.

Kastellholmen t o r. Pris 995 kr.

Middag med förrätt, huvudrätt samt kaffe  
med liten kaka ingår. Dryck tillkommer.

## Temasegling

25 maj kl 10-17. Kastellholmen. Pris 1 495 kr.

Lunch och två fika ingår. Tema är ännu ej  
helt klart men info kommer på hemsidan.

## LÅNGSEGLINGAR

### Scarlet Sails

Följ med *Tre Kronor* från Stockholm till  
Helsingfors när vi seglar till The Scarlet  
Sails i S:t Petersburg.

Datum ej helt spikat men någon gång  
under perioden 7-12 juni.

Du kan göra en intresseanmälan via [www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se) så har du förtur till  
plats på seglingen. Priset beräknas till  
mellan 5 000 och 7 000 kr.

### Stockholm – Visby

26-28 juni. Segling Stavsnäs – Visby.

Segling med två övernattnings ombord på  
väg till Visby och Almedalsveckan. Alla  
måltider ombord ingår i priset. Pris 3 950 kr.

## Åbo?

I början av juni blir det kanske en segling  
till Åbo. Detta är inte klart än men mer  
info om detta kommer att finnas på hem-  
sidan – [www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se) – och att  
skickas ut via mail och på vår facebookside.

Vill du ha info per mail? Skicka din  
e-postadress till [info@briggentrekronor.se](mailto:info@briggentrekronor.se)  
Med reservation för ändringar.

# Nauscopie

Bluffmakare har ett gemensamt. De blir alla genomskådade. Om inte, kan inte deras påståenden kallas bluff. Få människor utför oförklarliga ting utan att, förr eller senare, beslås med lögn eller bedrägeri. Ett unikt exempel är fransmannen Etienne Bottineau.

Han föddes 1739 i Champtoceaux. Han gick tidigt till sjöss och fick efterhand en solid erfarenhet av navigation, bl a som lots på fartyg, tillhöriga India Company. Efterhand spreds ryktet att Bottineau hade en märklig förmåga att förutsäga landkänning och möten med andra fartyg till havs, långt innan det mänskliga ögat med hjälp av kikare kunde göra faktiska iakttagelser.

Ryktet om Bottineaus gåva nådde till slut den franske kolonialministern, som snabbt insåg dess värde. Han sände Bottineau till Île de France, d.v.s. nuvarande Mauritius öster om Madagaskar, med formell uppgift att utföra vissa underhållsarbeten. Den verkliga uppgiften var emellertid att under tillsyn av myndigheterna på ön göra observationer rörande tidpunkten för fartygs ankomst.

Efter det att han anlät till hamnstaden Port Louis 1763 började Bottineau pröva och förädla sin metod. Det visade sig snart att han med anmärkningsvärd exakthet kunde förutsäga fartygs ankomst flera dagar innan de siktades. Hans observationer, vilka han själv senare skulle döpa till **Nauscopie**, bokfördes och kontrollerades noggrant av myndigheterna. De jämfördes dessutom med de berörda fartygens egna loggböcker. Några större skillnader noterades aldrig. Under åtta månader avlämnade Bottineau sextiotvå rapporter rörande ankomsten av segelfartyg. Samtliga var korrekta. I flera fall rörde det sig enligt rapporterna om skepp på över 300 engelska miles avstånd.

För att rätt kunna bedöma Bottineaus förmåga, krävs en liten exkurs i navigationsteori. En engelsk mile är 1 609 meter. Det betyder att 100 miles är lika med drygt 16 svenska landmil. Även om Jorden varit platt, skulle ingen människa ens med kikare kunna se ett så litet föremål som ett



segelfartyg på så långt avstånd. Eftersom de flesta nu är ense om att Jorden är rund, kompliceras saken ytterligare. Det gäller då att fastställa avståndet till den havshorisont, bortom vilken ett fartyg blir osynligt till följd av klotets rundning. Enligt den klassiska formeln får man detta avstånd i miles genom att multiplicera talet 1,15 med kvadratroten ur iakttagarens ögonhöjd, räknad i fot. Om någon till exempel står på en kulle och har ögonen 100 fot över havsytan är avståndet till horisonten  $1,15 \times 10 = 11,5$  miles, dvs knappt 1,9 svenska landmil.

Hur man än räknar, skulle inte Bottineau, ens med den starkaste kikare från det högsta berget på Île de France, ha kunnat sikta ett skepp på 300 miles, eller 48 svenska mils, avstånd.

Bottineaus verksamhet betraktades med största misstro av de i Port Louis posterade myndighetspersonerna. Hans egna förklaringar gick ut på att ett skepp i rörelse medför förändringar i den omgivande atmosfären. Med träning, menade han, skulle vem som helst med god syn kunna upptäcka dessa förändringar som en slags svaga dimliknande fenomen och med erfarenhetens hjälp uppskatta avståndet till fartyget. Med kännedom om vindriktning och vindstyrka skulle man dessutom kunna bedöma ett seglande skepps ankomsttid utifrån dess sålunda bestämda position. Förklaringarna kallades av vedersakarna för humbug, förvillelse och häxkonst. Det gick så långt att Bottineau 1778 förvisades till Madagaskar av den franske guvernören.

Efter guvernörens död ett år senare återvände Bottineau till Île de France, där han fortsatte sina observationer. Under loppet av fyra år förutskickade han 575 fartygs ankomst till Port Louis, i flera fall fyra da-

gar innan de blev synliga för andra. Endast under stiltjeperioder innehöll hans rapporter ett mått av osäkerhet i fråga om ankomsttid.

Den 20 augusti 1784 konstaterade Bottineau en flotta om fyra skepp långt ute till havs. Tidpunkten för deras ankomst kunde han emellertid inte fastställa. Först den 13 september rapporterade han att fartygen skulle anlända till Port Louis inom två dygn. Mycket riktigt siktades en fransk örlogsskader om fyra skepp från hamnen den 15 september. Den kommanderande amiralen bekräftade att eskadern legat i stiltje utanför Rodriguez Island under tjuo dagar.

Kort innan rapporten om den franska flottstyrkan lämnades, hade Bottineau sagt sig skönja närvaron av en annan grupp fartyg, som dock inte hade kurs mot ön. Eftersom Frankrike låg i krig mot England, gav hans rapport upphov till spekulationer om att det kunde

röra sig om en fiendeskadern. Den franske befälhavaren i Port Louis vågade, trots sin misstro mot sin kontroversielle landsman, inte ta risken av att ignorera Bottineau och sände därför ut två fregatter för att om möjligt få syn på fiendefartygen. Ett av rekognosceringsfartygen siktade också de engelska skeppen på väg mot Trincomalee på Ceylon. Bottineaus förutsägelse hade återigen visat sig helt korrekt.

Bottineau återvände 1788 till Frankrike. Under den långa sjöresan upptäckte han tjugosju fartyg och siktade land tre gånger, långt innan fartygets utkik gjorde motsvarande observationer.

I Paris sökte han företräde för kolonialministern, som dock vägrade träffa honom. Orsaken kan möjligen ha varit att Bottineau



avböjt ett erbjudande om att, mot en större engångssumma samt en rundligt tilltagen livslång pension, avslöja hemligheten bakom sin metod. Efter en tid lät han emellertid publicera en skrift, i vilken han närmare beskrev sin Nauscopie. I den hävdade han att han inte utrustats med någon speciell förmåga eller kunskap. Inte heller, menade han, behövdes några särskilda instrument eller andra hjälpmedel. Vad det handlade om var enbart noggrann observation av horisonten.

Skriften förlöjligades i skarpa ordalag av redaktören för *Mercur de France*. Bottineau fick emellertid stöd från oväntat håll. I ett vida spritt brev från läkaren och revolutionsledaren Jean Paul Marat, lovordades nämligen observationsmetoden Nauscopie och dess upphovsman.

1793 mördades Marat i sitt badkar av grevinnan Charlotte Corday. Samma år vände Bottineau åter till Île de France.

Lite är känt om Bottineaus öde de följande åren. Enligt vissa uppgifter skulle han ha avlidit i armod år 1802 i den dåvarande franska kolonin Pondicheri i Indien. Andra uppgifter tyder på att han dog i Port Louis 1813.

Bottineaus förmåga har inte upphört att fascinera. 1817 rapporterade Captain Francis Maude, Royal Navy, att han som styrman på *HMS Magician* träffat en gammal man på Mauritius, som med framgång tillämpade en metod för positionsbestämning han lärt sig av Bottineau själv. 1834 publicerades en utförlig artikel om Nauscopie i *Nautical Magazine*. Drygt hundra år senare rapporterades att en man vid namn Peter Green från Tristan da Cunha hade en sällsam förmåga att fastslå ankomsten av fartyg, långt innan de telegrafiskt gett sig till känna.

Det är frestande att med hänvisning till nu kända vetenskapliga rön avfärda Bottineau som charlatan och skojare. Men faktum är att han inte vid ett enda tillfälle överbevisades om lögn eller spekulering.

Till och med amiralen och sjölorden Louis Mountbatten, som knappast kunde anklagas för vidskepelse, gjorde, innan han mördades av IRA 1979, ett besök på Mauritius, under vilket han uttryckte sin stora respekt för Bottineaus märkliga förmåga. ■

/STEN NIKLASSON

## Miljötorget växer på Allt för Sjön

Förra året fick vi möjlighet att visa vår miljöutställning "Östersjön – vem bryr sig..." på båtmässan Allt för Sjön. Tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten arrangerade vi ett litet minitorg om miljöfrågor där även Naturskyddsföreningen och Håll Sverige Rent medverkade. Försöket slog så väl ut att mässan, i samarbete med Initiativet Hållbara Hav, valde att lyfta hela miljötorget till att bli en officiell del av mässan i år.

I C-hallen har därför miljötorget fått en egen avdelning där det kommer att finnas en scen för presentationer och diskussioner samt ett antal utställare med miljöinriktning.

Vår egen miljöutställning utgör den centrala delen av miljötorget och är ny för i år. Denna gång tänkte vi flytta hem till dig. Vad det innebär är du välkommen att se när du besöker oss på mässan.

Förutom utställningen blir det bli Havsverkstad. Här kan du testa varför brackvatten, som vi har i Östersjön, är ett problem för arter som annars lever i salt eller sött vatten. Du kan också se vilken betydelse salthalten har för torskarnas rom.

Kom och besök oss och lyssna till föredrag och diskussioner eller prata med våra medarbetare i utställningen. Programmet kommer att finnas på Allt för Sjöns hemsida och på [www.hallbarahav.nu](http://www.hallbarahav.nu).

Naturligtvis finns även representanter från föreningen på plats för dig som vill prata sommarens seglingar. Välkommen!



## Initiativet Hållbara Hav växer

De senaste månaderna har Initiativet Hållbara Hav vuxit med flera nya partners. Två tunga myndigheter, Tillväxtverket och Kemikalieinspektionen, har nyligen anslutit sig och fler är på väg. Vi har fått deras uppdrag att sprida kunskap om miljösituationen i Östersjön.

Detta innebär viktig finansiering samtidigt som vi också får fler källor att hämta kunskap ur. Havs- och vattenmyndigheten fortsätter sitt samarbete även i år och förhandling pågår med Naturvårdsverket.

Bland företagen är KIBI det senaste tillskottet bland våra partners. De arbetar med system för informationshantering men ägarna har ett brinnande engagemang för skärgården och vill gärna vara med och stödja Initiativet Hållbara Hav. Dessutom har vi slutit ett samarbetsavtal med copywritebyrån BEEP som kommer att ge oss viktig hjälp att göra våra texter ännu bättre.

En ny partner som vi är särskilt stolta över är Forskning och Framsteg, Sveriges tyngsta populärvetenskapliga tidskrift. Vi ser

fram emot ett mycket spännande samarbete.

Vi hittar allt fler kanaler för att nå ut med vårt budskap. I början av mars kommer det en särskild bilaga i DN med Initiativet Hållbara Hav som avsändare. Bilagan har producerats i samarbete med flera av våra partners och kommer att innehålla en rad intressanta artiklar om Östersjön. Läs den!

Vi har också fått en förfrågan från Miljöboken om att stå för en temadel om Östersjön i årets upplaga. Miljöboken delas ut gratis till 50 000 gymnasieelever varje år.

Vill du att även ditt företag ska bli en del av Initiativet Hållbara Hav är du välkommen att kontakta Anders Mannesten på: telefon: 070-389 68 89 eller [anders.mannesten@briggentrekronor.se](mailto:anders.mannesten@briggentrekronor.se)

TILLVÄXT  
VERKET

KEMI  
Kemikalieinspektionen

Riggruppens studieresa, oktober 2013:

# Glada återseenden och gripande påminnelser i Tallinn

FOTO: ALLAN TOOMINGAS,  
BENGT ARNE DAGNELL SAMT  
SEAPLANE HARBOUR MUSEUM



▲ Den gamla sjöflygbangaren i Tallinns hamn som den såg ut under 1920-talet.

◀ Vy över den stora hangarhallen i Seaplane Harbour museum med ubåten Lembit i förgrunden.

▼ Galeasen Hoppet i Tallinns hamn.

Helgen den 25-28 oktober 2013 gjorde medlemmar av Briggens volontärgrupp för rigg- och underhållsarbete, "Riggruppen", en studieresa till Tallinn. Syftet var att besöka marinmuseer och att återknyta kontakten med galeasen *Hoppet*.

Avresan skedde från Värtahamnen med Tallinks *m/s Baltic Queen*. Vår vana trogen förhandlade vi oss fram till ett studiebesök på bryggan. Bara tre personer arbetar uppe på bryggan drygt 25 meter ovan havsytan. Som på andra moderna fartyg kontrolleras fartyget via dator. I reserv finns en pytteliten ratt på ett undanskymt ställe som nog sällan använts. Förgäves bönade vi däremot om ett studiebesök nere i maskin. Nya säkerhetskrav stod i vägen. Det blev i stället ett studiebesök till fartygets restaurangkök. Eller köken, för det är flera som försörjer de olika restaurangerna ombord. Passagerarnas favoriträtt är Toast Skagen, enligt kökschefen som visade oss runt.

Överresan till Stockholms närmaste grannhuvudstad, Tallinn, tog via Mariehamn (!) cirka 15 timmar.

Första besöksmålet på lördagen var det nya marinmuseet i Tallinns hamn "Seaplane harbour museum". Museet är beläget i en unik byggnad – en hangar för sjöflygplan, byggd 1916-17 på order av tsar Nikolai. Estland var då en del av det ryska tsarriket, fram till tiden efter första världskriget. Hangaren består av tre stora kupoler av ar-

merad betong med en stor port och ramp ner till vattnet. Under mellankrigsperioden användes den av den estländska staten för sitt avsedda ändamål och härbärgerade då åtta flottörförsedda flygplan av typen Short-184. De användes bland annat för flygposttrafiken till Helsingfors på andra sidan Finska viken. Hangaren överlevde märkligt nog andra världskriget men förföll sedan som lagerbyggnad under den sovjetiska eran fram till 1991. Efter en omfattande renovering invigdes den som museum i maj 2012.

Idag härbärgerar museet både civila och militära föremål med marin bakgrund. Det största är en ubåt, *Lembit*, som den estländska marinen beställde från Vickers & Armstrong Ltd i England 1934 tillsammans med en systerubåt, *Kalev*. De levererades 1936 försedda med två Vickers & Armstrong dieselmaskiner på 890 kW och två Metropolitan-Vickers elmotorer på 590k. Beväpningen var bland annat fyra torpedtuber, 24 minor och en Bofors 40 mm luftvärnskanon. *Kalev* försvann under andra världskriget medan *Lembit* övertogs av den sovjetiska marinen under kriget. Hon kom att försönas från skrotning trots att hon togs ur bruk 1957. Kanske för att man uppskattade den höga brittiska byggkvaliteten. Den måste ha varit av Briggen-kvalitet eftersom hon klarat 75 år i vattnet, varandes den äldsta ubåt som fortfarande flöt tills hon åter togs upp 2011 för att hamna på museet.



Ombord på *Hoppet*. Med på resan var: Lars Ohlvång, Åke Nyberg, Sven-Erik Eriksson, Björn Mellström, Sven Olsson, Göran Ekström, Björn Källrot, Bengt-Arne Dagnell, Anders Ljungberg, Allan Toomingas och Gunnar Karlberg från föreningsstyrelsen.

## LÄS MER:

Seaplane Harbour museum: [www.lennusadam.eu/sv/s/s/Suur-Töll](http://www.lennusadam.eu/sv/s/s/Suur-Töll): finns på wikipedia.org  
Estrniska sjöfartsmuseet: [www.meremuuseum.ee/en/Hoppet](http://www.meremuuseum.ee/en/Hoppet): [www.vikan.ee/sv/content/galeasen-hoppet](http://www.vikan.ee/sv/content/galeasen-hoppet)

Bland andra intressanta föremål från andra världskrigets tid kan man nämna en ganska oansenlig roddbåt av trä på 4,2 meter. Båten ägdes av styrman Hans Suur från Saaremaa (Ösel) och skulle tvångsrekryteras till (tyska?) marinen i maj 1944 under andra världskriget. Han vägrade, tog två andra män med sig i sin roddbåt och började ro västerut på Östersjön. Båten läckte, men man lyckades ta sig över till Färö, dit de anlände efter ett drygt dygn. Han sålde sin båt och tog anställning på en fabrik. Med intjänade pengar köpte han en något större båt med motor och tog sig tillbaka till hemön för att hämta sin och några andra familjer. Under beskjutning och präjning av en tysk ubåt tog man sig ändå välbärgade åter till Gotland. Under kriget flydde cirka 30 000 estländare på liknande vis över till Sverige. Många kom aldrig fram utan omkom på havet. Situationen kan jämföras med vad vi idag hör talas om händer på Medelhavet och andra hav.

Dessvärre kunde man på grund av renoveringar inte besöka den snart 100-åriga isbrytaren *s/s Suur-Tüll*, byggd 1914 på Vulcan Werft i Stettin/Tyskland på beställning av tsaren i Ryssland. Fartyget är den idag största sjövärdiga sekelgamla isbrytaren, större än till exempel *S:t Erik*. Senare på lördagen besökte vi det nationella estniska sjöfartsmuseet som sedan 1980 är beläget i ett torn i den gamla stadsmuren från 1500-talet. Där finns föremål som huvudsakligen skildrar hur estländare färdats och funnit sitt levebröd på insjövädden och ute på öppna havet. Ett tänkvärt minne är en livboj och en skeppsklocka från *m/s Estonia*.

Söndagen ägnades åt ett återbesök på galeasen *Hoppet* som ligger i den inre (f d Amiralitets-) hamnen i Tallinn. *Hoppet*, som byggdes i Estland 1926, genomgick nyligen under många år en omfattande renovering där riggruppen bidrog med nyttillverkade block. Idag finns 20 kojplatser för gäster ombord på det drygt 22 meter långa skeppet. Träbåtsföreningen Vikan, som äger *Hoppet*, har två fast anställda som under vintersäsongen bygger träbåtar i Hapsal i västra Estland. Inkomsterna kommer främst från charter, bland annat sexdagarsturer runt den estniska kusten.

I maj 2014 planeras *Hoppet* besöka Stockholm. Läs mer om studiegruppens första besök på *Hoppet* i Briggenbladet 3-2012.

Riggruppen passade på att vandra runt innanför stadsmurarna i Gamla Stan i Tallinn. Uppe på Domberget fick man höra ett och annat Guds ord, då man besökte den rysk-ortodoxa katedralen där patriarken höll söndagspredikan. Gruppen tog sig sedan utan ytterligare strandhugg än det sedvanliga nattliga i Mariehamn hem igen till en måndagmorgon i Stockholm. Planer på nya studieresor diskuterades. Riga nästa – kanske? ■

ALLAN TOOMINGAS

## Östersjöambassadörer

Ungdomarna är vår framtid säger vi. Och visst är det så. Det är också de som ska ta över det vi lämnar efter oss. Förra året när vi seglade The Tall Ships' Races hade vi ett stort antal ungdomar från Cirkus Cirkör, Fryshuset och Marina läroverket med oss ombord. Utifrån de erfarenheterna kommer vi i år att utveckla ungdomsseglingarna till att bli mer inriktade på kunskap om Östersjön och de problemställningar och möjligheter som finns. Under ca tio dagar kommer ungdomarna att få vara med ombord och segla tillsammans med lärare och forskare. Seglingen kommer att varvas med diskussioner om Östersjöns förutsättningar och vad vi behöver göra för att rädda vårt vackra innanhav. Vårt mål är att skapa ett gäng Östersjöambassadörer som kan fortsätta att föra Östersjöns talan även när de lämnat *Tre Kronor af Stockholm* för denna gång.

Under våren startar vi också ett pilotprojekt för att nå ut till ungdomar på våra gym-

nasieskolor i Stockholm och i de städer som vi besöker med *Tre Kronor*. Vi kommer att bjuda in klasser från olika skolor och med hjälp av innehållet i utställningen ska de få möjlighet att lära sig mer om Östersjön och de problem och möjligheter som vi har att hantera för att skapa en hållbar utveckling för Östersjön. Detta pilotprojekt finansieras med bidrag från Länsförsäkringar.

Vill du vara med och stötta vårt arbete med ungdomarna kan du – om du är företagare – låta ditt företag bli en del av **Initiativet Hållbara Hav**. Kontakta Sture Haglund på 070-422 78 19 eller [sture.haglund@briggentrekronor.se](mailto:sture.haglund@briggentrekronor.se) för mer information.

Vill du – privat – ge ett bidrag så finns vårt bankgiro nr 5014-3023. Detta kan också vara ett bra alternativ vid högtidsdagar och liknande om du vill ge dina gäster en möjlighet att ge dig en present som fler har glädje av. ■



### Briggmåndag

Kl 18.00, första helgfria måndagen varje månad.

3 MARS 2014

Skepp i flaska

Medlemmar ur Föreningen

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

7 APRIL 2014

Repslagarmuseet i Älvängen

Museichef Börje Johansson berättar om museet och föreningens verksamhet.

Reservation för ändringar. Kommande program kommer med e-post samt anslås på [www.briggentrekronor.se](http://www.briggentrekronor.se)

### Snyggt och fint med färg från Jotun

Den senaste månaden har vår verkmästare **Tryggve Martinsson** ägnat sig åt att gå över våra målade ytor i konferenslokalen, entrén och köket. Det är ju rätt mycket folk som passerar genom våra lokaler så det kändes skönt att allt blev fräscht. Vi vill passa på att rikta ett tack till Jotun Göteborg som ställt upp och sponsrat oss med all färg till väggar, snickerier och golv. Jotun har följt oss i många år och ända sedan sjösättningen 2005 har de bidragit med all bottenfärg till *Tre Kronor af Stockholm*. ■





Full retur rätt inom 30 dagar efter leverans om du inte är nöjd!

## Köp en detaljerad modell av *Tre Kronor af Stockholm!*

**Pris 14 000 kr inklusive moms.**  
Eventuell frakt tillkommer.

Modeller finns för direkt leverans!  
Det finns också möjlighet att beställa en vacker vitrin.

För mer information kontakta Sture Haglund på: 070-422 78 19 eller [sture.haglund@briggentrekronor.se](mailto:sture.haglund@briggentrekronor.se)

# Martin bytte skeppsbygge mot sophantering



*För tio år sedan – i augusti – jobbade Martin och Robert Jonsson (till vänster) med turning, alltså avjämning av spanten innan bordläggningen spikas på. Sent i oktober 2005 var fartyget sjösatt och då pågick det enormt slitsamma jobbet med att få barlasten på plats; obeväntat, kallt och helt enkelt blytungt (t b).*

Om du flyger söderut från Arlanda kanske du passerar över ett stort, ökenliknande område en bit norr om Mälaren. Det är Högbytorp, Stockholms största återvinningsanläggning – eller avfallsdeponi – eller soptipp, vilket ord man nu vill använda.

Där jobbar före skeppstimmermannen och basen för volontärbyggstyrkan på *Tre Kronor*, Martin Romare, numera.

## Hur gick det till?

– Jag hade hållit på med skutor hela livet, så vid slutet av 90-talet insåg jag att jag måste hitta på något annat, berättar Martin. Det blev kemi på KTH.

År 2000 tog Martin sålunda sin examen som kemiingenjör. Sedan ringde Gustaf Dillner från briggenbygget och tjatade på att han skulle komma och hjälpa till. Så Martin övergav kemikarriären för en tid och jobbade med briggen i stället.

Åtta år senare var *Tre Kronor* färdigbyggd, och Martin fick jobb på Ragn-Sells som avfallskemist.

– Jag sorterar sopor, på sätt och vis, den farligaste delen, berättar Martin. Det handlar om att hitta lösningar för olika slags miljöfarligt avfall, att transportera, förpacka, ta hand om alla typer av kemikalieavfall. Det är smått och stort, högt och lågt – ibland kanske ett företag som behöver göra sig av med en produktrest, det kan vara en hel tankbil full. En annan gång är det kanske en skola som vill rensa sitt kemilab.

## VART TOG DE VÄGEN?

BYGGTIDENS BRIGGJOBBARE



*Martin är sig lik – här på en "selfie" tagen i Sälen, vecka 6, vid (delar av) byggstyrkans, inklusive Åsa Näsman, årliga skidvecka hos Tage Berglund.*

– Dessutom är jag säkerhetsrådgivare åt diverse företag när det gäller transporter av farligt gods.

Några gånger har Martin seglat med *Tre Kronor*, senast när han fyllde 50. Det firade han med en segling tillsammans med familjen och ett gäng arbetskamrater.

– Min chef hade råkat springa på Sture nånstans på västkusten, och efter att ha pratat en stund med Sture blev hon eld och lågor över den här idén, säger Martin. Så de kom överens om att gå ihop om en dagsegling.

– Ragn-Sells betalade för kollegerna och Briggen bjöd mej och familjen. En jättefin present tycker jag!

FOTO: PER BJÖRKDAHL



– En annan gång var vi ute över några dagar, med hela gamla byggstyrkan. Det blåste rätt bra, med vindar runt 14-15 meter. Hon gick som tåget, full fart genom byarna. Vi seglade ut vid Sandhamn, ut mot Almagrundet och upp till Svenska Högarne, en kalassegling!

Jag undrar om det finns någon detalj ombord som Martin brukar kika lite extra på och känner sig särskilt stolt över när han är ombord?

– Haha, det är väl allt, hela båten, hon är ju väldigt vacker. Vi la ner stort arbete på att linjerna skulle vara sköna för ögat, säger Martin. Vi hade mandat att göra vårt absolut bästa, det skulle vara kvalitet. Det är en skön huvudkudde till natten, att känna – faan vilket bra jobb jag gjorde idag!

– Det jag är mest stolt över är drivningen, att hon blev så tät. Det är inte alla träbåtar som är snustorra i kölsvinet, det gjorde vi också jätligt bra. Det är häftigt att ha varit med om att bygga en så stilig båt! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL