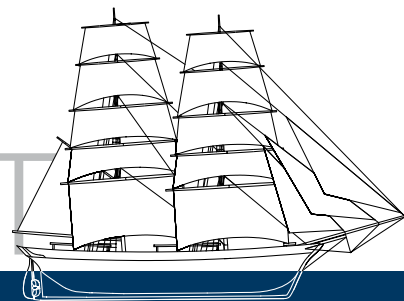


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2016



Nytt forskningsfartyg – R/V Electra

Rundhult i reserv utvald och fälld

Briggenjeans för Östersjön

Gladan klar efter tolv år

Flygande ensamseglare

Seglingar att boka

Rigg-gruppen på äventyr i England

Frimärken seglar vidare



Seglingssäsongen 2016 snart här



Segla mera!

Först vill jag hälsa våra nyaste medlemmar välkomna till föreningen! Under båtmässan nyligen fick vi en hel del nya medlemmar, och vi hoppas förstås att ni ska ta steget och blir aktiva i någon av våra volontärgrupper så småningom. Mer om det längre ner.

Efter många års arbete och strävan är nu äntligen Stiftelsen Hållbara Hav bildad. Den bildades i december, och det är mycket glädjande både för bolaget Briggen Tre Kronor AB och för oss i föreningen Briggen Tre Kronor. Stiftelsen är inte riktigt i mål ännu vad det gäller den ekonomiska sidan, men den är på god väg. När Stiftelsen Hållbara Havs ekonomi och verksamhet är tryggad innebär det att bolaget och föreningen också kan arbeta vidare med våra verksamheter utan att oroa oss för ekonomin. Det ser vi fram emot!

För oss i föreningen Briggen Tre Kronor fortsätter arbetet på vår inslagna väg, enligt våra stadgar. Vi ska lägga extra stor vikt framöver på att få flera ungdomar att segla med vårt fartyg! I styrelsen är vi övertygade om att den del av föreningens arbete som involverar ungdomar har den största potentialen för framtiden, och vi tror att våra medlemmar delar vår åsikt. Även att ”stödja och bevara de maritima traditionerna”, vilket också ingår i våra stadgar, gör vi troligen allra bäst genom att få den yngre generationen intresserad av att segla med vår brigg.

En annan viktig del av föreningens arbete är att utöka våra volontärers aktiviteter. Det finns flera sätt att stödja briggen på. Du kan arbeta med rigg och reparationer i Rigg-gruppen, anmäla dig som volontärbesättning eller vara med i Öppet skepp-gruppen som visar fartyget på söndagarna, säljer kaffe och värvar medlemmar. Vill du vara med i Öppet skepp-gruppen är du hjärtligt välkommen att höra av dig till Gunnar Lund via gunn.lund@telia.com. Du som är ung och har seglat med briggen är extra välkommen i gänget!

Nyligen hade föreningen en egen monter på båtmässan Allt för sjön i Älvsjö. Här hade vi ett stort gäng volontärer som bemannade montern, värvade medlemmar och berättade om vårt vackra och unika skepp. Själv irrade jag runt på mässan en god stund innan jag hittade fram, men väl framme blev jag mycket imponerad, både av den fina montern och av hur alla jobbade på. Varmt tack till alla som var med!

Det är förvånansvärt många av våra medlemmar som aldrig har seglat med *Tre Kronor af Stockholm*. Passa på i sommar! **Du har 15 procents medlemsrabatt** på alla seglingar du kan läsa om på sidan 13 i det här numret av Briggenbladet. Att segla *Tre Kronor* är en unik upplevelse av skönhet och frihet. Oavsett om du är van seglare eller aldrig har satt din fot ombord tidigare är du lika välkommen. 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 26 april 2015
klockan 18.30.

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 möttesekreterare
- 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

Efter årsmötet serverar vi enkel förtäring.
Välkomna!

Underlag till beslutpunkterna 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.

Vid årsmötet kan endast av valberedningen föreslagna eller till valberedningen föreslagna ledamöter väljas som ledamöter i föreningsstyrelsen.



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



Hållbara Hav på Allt för Sjön

På årets båtmässa Allt för Sjön samarbetade Hållbara Hav med Skärgårdsradion 90,2. Tillsammans genomförde vi ett antal intervjuer med partners, forskare och experter inom olika miljöområden som rör Östersjön.

Intervjuerna hittar du på www.hallbarahav.nu, under Allt för sjön, eller i ljudarkivet på www.skargardsradion.se, leta efter "Heta soffan". I montern visade vi vår nya miljöutställning som handlar om varför Östersjön är ett så unikt hav och värt att vårda, samt tips och råd hur vi kan hjälpas åt för att underlätta för vårt innanhav att reparera sig. Miljöutställningen har designats av Pär Gamlin från Gamlin & Zeipel.

Partners på plats

Länsförsäkringar Stockholms vd Fredrik Bergström var på plats och berättade om vikten av att engagera sig för Östersjön, samt hur företaget har kunnat använda sig av vårt samarbete och glädjen det har bidragit till. Förutom partnerskapet i Initiativet Hållbara Hav är Länsförsäkringar Stockholm också en av stiftarna till Stiftelsen Hållbara Hav.

Catti Lang Unenge berättade om Boomerangeffekten där företaget återvinner kläder, samt om samarbetet med Hållbara Hav och den helt nya kollektionen Briggenjeansen, testade, slitna och utprovade av vår egen besättning på *Tre Kronor*.

Forskare och entreprenörer

Vi hade även flera forskare och entreprenörer på besök. Berndt Björleinius från KTH berättade om ny teknik som har börjat installeras i våra reningsverk för att hindra utsläpp av läkemedelsrester. Mats Amundin, som just avslutat ett projekt där man räknat tumlarna i Östersjön, berättade om tumlarnas liv och leverne och hur viktigt det är att vi minskar oväsendet i haven för tumlare och andra valar.

En av mässans stora snackisar stod Thomas Jemt för. Han har utvecklat en delfinfena som ska kunna ersätta propellern och som minskar bränsleåtgången, samtidigt som även ljudföroreningarna i havet minskar.

Vi fick också en presentation av Malte Liliestråle som utvecklat aktivt kol som nanopartiklar där man stoppat in järnpartiklar vilket gör att man kan samla in dem med hjälp av en magnet. Vinsten med detta är att man spar mycket energi som annars skulle gå åt för att pumpa vattnet genom filter.



Information om nybildade Stiftelsen Hållbara Hav finns på: www.stiftelsenhallbarahav.org

Hållbara Hav var i år samlokaliserat mitt i vimlet med Skärgårdsradion som även är partner.



Bland de många som intervjuades av Skärgårdsradion var Fredrik Bergström, vd för Länsförsäkringar Stockholm (t v) samt meteorologen Pär Holmgren (t h).



Från Teknikmarknad hade vi med oss Bengt Simonsson som utvecklat en teknik för att dammsuga upp fosforhaltigt botten sediment. Sam Ekstrand från Werc berättade om nya fosforfallor som fångar upp närsalter från jordbruket. Han passade också på att ge Jordbruksverket en känga för ett krångligt ansökningssystem som gör att alltför få lantbrukare söker bidrag för att installera reningsverk.

Andra som intervjuades i Skärgårdsradion var Britta Eklund och Magnus Dahlström från CHANGE, ett tvärvetenskapligt projekt för att minska användningen av giftiga båtbottnfärger.

Anders Kiessling från SLU berättade om hur musselodlingar ska kunna hämta upp fosfor och kväve ur havet. Musslorna kan sedan användas som djurfoder.

Toatömning, bräddning och bottenfärger

Nu har vi haft ett år med förbud mot att tömma båttoaletterna i havet, och Linda Petersson från Transportstyrelsen berättade att förbudet faktiskt fått ett rätt positivt bemötande men att det finns för få ställen att tömma på.

Bräddning av avlopp där vatten rinner orenat ut i haven har varit på tapeten ibland och Joakim Lücke från Stockholm Vatten redde ut begreppen en smula.

Vår partner Kemikalieinspektionen presenterades av Anneli Rudström som ta-

lade om båtbottnfärger och vikten av att använda alternativa metoder för att hålla botten ren. Om man inte kan det ska man använda produkter som är godkända för Östersjön.

Fler gäster

Andra gäster var tv-journalisten Claes Elfsberg som talade om sitt engagemang för Östersjön och meteorologen Pär Holmgren, som numera arbetar för Länsförsäkringar med att förebygga skador som kan uppstå på grund av klimatförändringarna. Johan Tell från bokförlaget Max Ström berättade om sin bok "50 sätt att rädda Östersjön".

Anders Mannesten och Göran Lindstedt intervjuades om sina nya roller, Anders som vd för Briggen Tre Kronor AB och Göran som vd för den nybildade Stiftelsen Hållbara Hav.

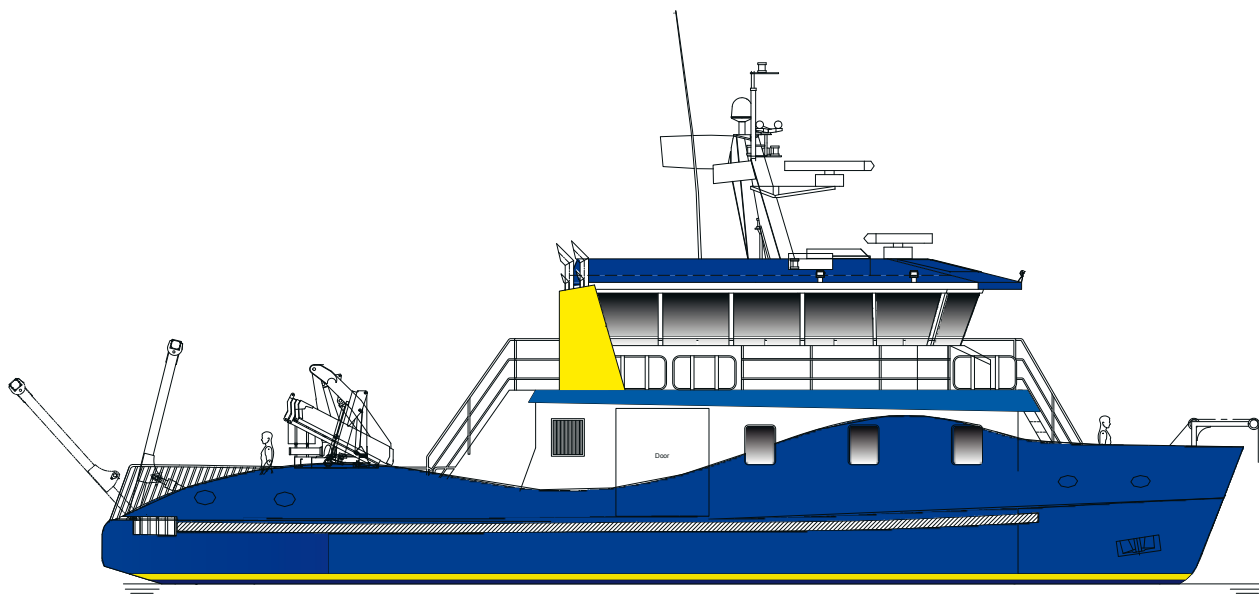
Sist men inte minst hade vi med oss Steve Future, bluesångare och vattenkrigare, som till vardags driver radio-kanalen Östersjöblues. Han bjöd på ett framträdande med egna låtar om Östersjön. ■

/ STURE HAGLUND



Föreningen hade i år en egen monter på Allt för Sjön

Läs om det på sidan 5.



Nytt topputrustat fartyg för forskning om Östersjön

Vid Askölaboratoriet, Stockholms universitets Östersjöcentrums fältstation, har man forskat om Östersjön och genomfört utbildning och miljöövervakning i över 50 år. Lena Kautsky, ansvarig för Askölaboratoriet, berättar här om stationens gamla och nya fartyg.

Forskningsfartyget *R/V Aurelia* har bidragit till många nya forskningsrön under 40 år. Tiden har dock hunnit ikapp vår gamla tro-tjänare, som behöver en modernare ersättare.

Vi letade länge efter olika lösningar. I februari 2013 öppnade sig möjligheten att bygga ett nytt fartyg, genom att Stockholms universitet fick 30 miljoner från familjen Erling-Perssons Stiftelse. Kontrakt tecknades med Baltic Workboats i juli 2014. Skrovet byggdes i Riga, Lettland och sätts nu ihop på varvet i Nasva, Estland. Fartyget, *R/V Electra af Askö*, beräknas bli klart för leverans i juni 2016.



Febril aktivitet under bygget. Svetsgnistor far runt, det luktar bränt och bullrar så mycket att hörselskydd behövs.

En fartygsgrupp, bestående av medarbetare från Askölaboratoriet och marina forskare, deltar tillsammans med professor Christoph Humborg, vetenskapligt ansvarig, och undertecknad, Lena Kautsky, senior advisor vid Östersjöcentrum, i regelbundna besök på varvet. Att få möjligheten att delta i bygget på nära håll är mycket spännande och lärorikt och något som jag aldrig trodde att jag skulle få vara med om.

I slutet av augusti 2015 besökte fartygsgruppen varvet i Riga för att se hur långt bygget av skrovet hade kommit. Det var en varm och solig dag, spänningen och nyfikenheten var stor på väg in mot tillverkningshallen. Bygget av ett forskningsfartyg är som ett jättestort pussel, med massor med stora och små bitar som ska fogas ihop till ett funktionellt fartyg. Det gäller att alla delar hamnar på rätt plats och att inte någon viktig bit blir över för att helheten ska bli ett väl fungerande fartyg. För att hinna ikapp efter en del förseningar jobbade dubbla arbetslag i den stora hallen. Skrovet låg som ett jättelikt valskelett eller ett märkligt urtidsdjur i hallen. Stora plåtar svetsades fast som fjäll på skelettet.

När vi lämnar varvet har vi med oss den första upplevelsen av hur enormt stort vårt nya isgående fartyg är jämfört med gamla *Aurelia*. Volymmässigt blir hon närmare fem gånger större, och både längre (24,3 meter) och bredare (7 meter). Det behövs, för det är mycket utrustning som ska rymmas på akterdäck, i laboratoriet och apparatrummet.

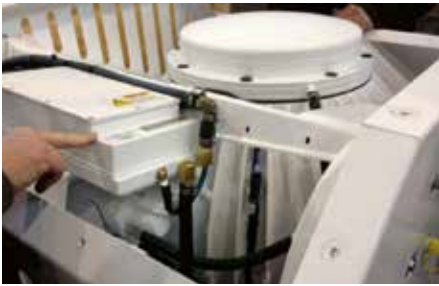


Sjösättningen i oktober 2015.

Efter dopet på varvet i Riga, Lettland i oktober 2015 sjösattes *R/V Electra af Askö* och bogserades efter en stor pråm på sin första resa över Rigabukten till varvet i Kuressaare, Saaremaa (med svenska namnet Ösel), Estland där hon ska byggas klart. För den intresserade finns det en kort video från resan på Östersjöcentrums hemsida, www.su.se/ostersjocentrum/electra. Här på varvet kommer mycket att hända med inredningen under de kommande veckorna och månaderna. Väggar ska isoleras, kablar ska dras, styrhytten i aluminium ska göras klar och lyftas på. Motorer, kranar, vinschar och övrig utrustning ska monteras.

Modern fartygsteknik och miljövänliga motorer kommer att ge det nya fartyget utomordentlig funktionalitet och förutsättningar för att verka inom ett större geografiskt område än vad som tidigare varit möjligt. Speciellt viktigt vid provtagningar är att kunna hålla en fixerad position. För detta har hon utrustats med ett GPS-system kopplat till styrsystemet, vilket gör att fartyget kan hålla sin position vid provtagning. Unikt är också att hon utrustats med två Seakeeper-stabilisatorer, gyros. Dessa bidrar till att stabilisera fartyget genom att minska påverkan av vågor och dyningar. De dämpar

även rullningen, speciellt viktigt vid olika typer av avancerade bottenprovtagningar. Exakt hur bra de fungerar får vi se när hon ligger i sjön och tester av de olika systemen tar vid, någon gång i april-maj 2016.



Det ena gyrot har packats upp för att lyftas ner i maskinrummet.

En utrustning för bottenprovtagningar är det 12 meter långa kolvloppet, som ger helt nya möjligheter att ta proppar djupt ner i sedimenten. Genom analyser av propparna kan vi få ökad geologisk kunskap om Östersjöns utvecklingshistoria genom årtusendena.

På huvuddäck ligger ett större välutrustat laboratorium för bland annat preparering av de prover som samlas in under expeditionerna. Genom en stor dörr på sidan kommer prover att tas med en speciell utrustning. På denna sitter sensorer som kontinuerligt mäter temperatur, salthalt och djup. Den kan kompletteras med ytterligare sensorer.

Ett av de få ställen som fortfarande kändes rymligt under besöket i februari var akterdäck. Men där kommer en större och en mindre kran samt vinschar att monteras för provtagning. En 10-fots container kommer också att finnas här.

Med vårt nya fartyg kommer forskare och studenter få nya möjligheter att utveckla och öka kunskapen om vad som sker under vattenytan, och det öppnar också möjligheter för forskning inom geovetenskap, oceanografi och andra forskningsdiscipliner vid Stockholms universitet som inte funnits tidigare. Genom att *R/V Electra af Askö* har ett djup på bara 2,5 meter kommer det bli möjligt att även göra kustnära studier. Med den stora A-ramen i aluminium i aktern kan tyngre mätutrustning placeras ut på botten, lämnas där under kortare eller längre tid för att sedan hämtas upp igen. Det finns också möjlighet att använda fartyget som plattform vid dykning tillsammans med den snabba rib-båten för att täcka ett större område.

Parallellt med fartygsbygget pågår förberedelser i hamnen på Askölaboratoriet. Nya och längre flytponton har anskaffats och vattendjupet ska ökas genom muddring. Hamnen ligger inom ett marint reservat och skyddsåtgärder kommer att tas för att inte sprida muddermassorna och att minimera påverkan. Allt ska vara klart när *R/V Electra af Askö* anlöper sin kommande hemmahamn i juni. ■

/LENA KAUTSKY

Medvind in i 2016!

Briggen och Hållbara Hav börjar få bärkraft, seglingsbokningarna fyller redan vårt fartyg för säsongen. Nya partners har klivit in och arbetar aktivt med vårt initiativ. Tallink Silja anslöt som partner i somras och samarbetet börjar nu ta form. Läkemedelsföretaget Takeda (Japanbaserat top 15 i världen) kom in vid årsskiftet och bidrar redan i nätverket. Även våra etablerade partners ökar trycket för att hjälpa till med vårt gemensamma arbete för Östersjön.

Det roligaste exemplet är kanske klädföretaget Boomerang som firar 40 år med nya "Briggjeans" som lanseras i skiftet mars/april. Läs mer i separat artikel på sidan sju.

Tillsammans med Tallink Silja planerar vi att ha en Östersjömånad (juli) ombord på rederiets fartyg, allt till förmån för Östersjön och vår verksamhet. Planering pågår för fullt.

Intresset för oss som aktör i Östersjödebatten har ökat markant och vi får förfrågningar om att sitta med i både förtroenderåd och kommissioner, vilket är det yttersta beviset på att vi har gjort något som genererat förtroende. Briggen är onekligen en perfekt

intresseskapare även för miljöfrågorna, det kan knappast bli bättre.

Som de flesta av er redan har hört så har också en Stiftelse bildats med namnet Hållbara Hav. Stiftelsen såg dagens ljus den 15/12 2015 efter en generös donation av Länsförsäkringar Stockholm. Tanken är att denna stiftelse ska skapa en stabil ekonomisk grund för utvecklingen av Initiativet Hållbara Hav och Briggen Tre Kronor in i framtiden. Stiftelsen blir den största kunden hos Briggen Tre Kronor och bidrar därmed till att skapa en trygghet som vi så länge traktat efter. Mer information kommer under maj då det mesta kring stiftelsen ska vara på plats. Men fram till dess är det "verkstad som vanligt".

Att få kliva in på vd-posten under denna period är en stor ära och ett stort ansvar. Hittills har det varit enbart positivt och det känns som det spirar framtidstro hos alla berörda, jag hoppas jag känner rätt. Men med så vassa medarbetare på kontoret, ombord och i föreningen kan det väl bara bli bra! ■

/ANDERS MANNSTEN, Tf VD



Tack Eric, välkommen Åsa

Vår ekonomichef sedan fyra år, Eric Lindahl, har slutat för att börja arbeta på ett nytt spännande företag i luftmiljöbranschen. Vi önskar honom lycka till och hälsar i stället Åsa Claeson välkommen. Åsa kommer att sköta ekonomin på konsultbasis under tiden som den nya organisationen med Briggen Tre Kronor AB och Stiftelsen Hållbara Hav etableras. ■

/STURE HAGLUND

Din e-postadress är värdefull!



Eftersom Briggenbladet bara kommer ut fyra gånger om året så använder vi e-post i stor utsträckning för att informera om nya seglingar, evenemang och specialerbjudanden. Vill du ha den här informationen kan du skicka din e-postadress till info@briggentrekronor.se



Fullt ös på båtmässan

Föreningen hade för första gången på ett par år en egen monter på båtmässan "Allt för Sjön" i Älvsjö. Årets fokus var medlemsrekrytering, vilket också gav resultat. Runt trettiofem nya medlemmar varav flera visade stort intresse av att bli volontärer – det välkomnar vi! De som betalade medlemsavgift på mässan kunde också delta i en tävling om en dagsegling. Resultatet redovisas i nästa Briggenblad. ■

/PER BJÖRKDAHL

FOTON: PER BJÖRKDAHL

Rundhult i reserv utvald och fälld

Tre Kronor är ett av världens bäst seglande och mest seglade fartyg, och kraven på riggen är höga. Den utsätts för stora påfrestningar eftersom vi seglar så mycket vi kan – i alla väder. Så om något skulle behöva bytas ut så småningom är det bra att ha riggdelar i reserv.

Sex personer ur Rigg-gruppen åkte därför till Dalarna i slutet av februari för att fälla träd till framtida rundhult. Rundhult kallas riggdelar som rår, bommar, stänger, klyvarbom och gafflar. Alla dessa görs av stockar som sågas och hyvlas ner till rätt längd och form. Trots att *Tre Kronors* rigg fortfarande är i toppskick efter åtta säsongers idogt seglande, behöver vi ha god framförhållning. Stockarna behöver nämligen torka i upp till två år innan de kan användas. Det är viktigt att de får så lång tid på sig, för om de torkas för fort riskerar träet att spricka.

Landets bästa riggvirke

Träden som skulle fällas var furor som Lars Larsson i Dala-Järna hade på sin mark. Han har varit engagerad i Briggen-projektet under lång tid, och det är hans virke som har använts till den nuvarande riggen. Så vi hade fullt förtroende för att även detta virke skulle vara av bästa kvalitet! Enligt Lars har man länge använt virke från trakten till mastämne. Redan Carl von Linné lär ha beskrivit hur virket från Dalarna var det bästa i landet för detta ändamål. Längre söderut växer träden för fort, och får då inte tillräckligt täta årsringar. Längre norrut växer de så långsamt att de blir krokiga.

Vi åkte upp fredag eftermiddag och övernattade på vandrarhemmet Snöå bruk. Dit kom Lars och välkomnade oss på kvällen och förberedde oss inför lördagen. Vi skulle behöva gå upp mycket tidigt, redan klockan sex skulle vi ge oss av mot skogen. Sedan skulle det bli en hel dag av trädgållning och barkning. Jag var mycket spänd och förväntansfull när jag gick och la mig den kvällen.

Upp i gryningen

Lördagen började som planerat med frukost strax efter fem på morgonen. När vi gav oss av var det fortfarande mörkt, men snön lyste upp och när vi kom ut i skogen började det sakta ljusna. Det var fina förutsättningar för att fälla träd, fick vi veta. Det var veckan före fullmåne, perfekt temperatur på några få minusgrader och lagom mycket snö. Man vill helst fälla träden på vintern, för då är det som minst fukt i dem. Dessutom gör snön

FOTON: TRYGGVE MARTINSSON



att man lättare kan dra ut dem ur skogen. Så vi var alla övertygade om att det skulle bli en bra dag!

Vi hade fått med oss en ritning av Allan Palmer, som ritat *Tre Kronors* rigg, över vilka typer av stockar vi skulle kunna behöva och vilka dimensioner de skulle ha. Först gick vi alltså runt och valde ut lämpliga träd. Det är mycket man inte vet om trädgållning första gången man är med, men Lars är expert och snart hade vi valt ut ett par bra träd. Motorsågen drogs igång och precis när det hade ljusnat fällde vi första trädet.

Pärla – stor som en liten elefant

Sedan följde det arbetsamma och ganska tidskrävande jobbet att barka träden, det vill säga skala bort barken. Utrustade med barkspadar satte några av oss igång med det. Samtidigt gick Lars och två till runt och såg ut nya träd. Det var viktigt att vi jobbade på redan från start, för klockan tio skulle vi nämligen börja dra ut stockarna ur skogen, med hjälp av en häst! Hästen var en stor svensk ardenner, och nog det största djuret jag sett i Sverige. Stor som en liten elefant var hon! Hon hette **Pärla** och var väldigt snäll. Hon kördes av en hästkarl från Dala Järna som Lars kände. Varje stock vägde mer än ett ton, så det var ett tungt jobb, och trots att Pärla var både stor och väldigt stark syntes det att hon fick ta i. Den första stocken

drog hon ut ur skogen utan några större problem. Men redan vid andra stocken stötte vi på patrull. Den fastnade nämligen precis när Pärla satte av, vilket gjorde att det ryckte till och hästen troligen sträckte en muskel. Hur som helst tappade hon lusten efter det och vägrade släpa fler stockar. Det var synd, men ärligt talat förstår jag henne! Det gjorde dock inte så mycket, vi kunde fortsätta med trädgållandet. Pärla skulle komma tillbaka en annan dag när hon vilat upp sig lite, och dra ut stockarna då.

När hästen åkt hem fortsatte dagen på det inslagna spåret. Lars fällde träd och vi andra gick efter och barkade. Det är viktigt att man blir av med barken direkt, annars kan virket angräpas av skadedjur. Barken får ligga kvar i skogen eftersom den innehåller näring som tas upp i jorden när barken förmultnar.

Kaffe och kolbullar

Till lunch tände Lars en eld och bredde ut fårskinnsfällar på snön. Sedan kokade han kaffe över elden och gjorde kolbullar till oss. Det är en lokal specialitet som liknar pannkakor, men med fläsk i. De steks över öppen eld och serveras varma med lingonsylt till. Gissa om vi gillade det?

Efter mat och kaffe var det dags att jobba igen. Vi arbetade på hela dagen till klockan fyra när det snart skulle mörkna. Då var vi trötta och musklerna värkte. Vi hade fällt och barkat sex stora träd, den längsta stocken kapades på 15 meter och var över 40 cm i diameter. Stockarna fick ligga kvar i skogen medan vi åkte tillbaka till vandrarhemmet där middag och bastu väntade. Det var sex nöjda och trötta stockholmare som kröp till sängs den kvällen.

Så gick det till när vi var i Dalarna och fällde träd. Vi hoppas kunna använda dem om några år när det börjar bli dags att byta ut ett och annat rå. Om Pärla någonsin återvände för att dra ut träden ur skogen vill säga... ■

/AMANDA HÖGDÉN



Briggenjeans för Östersjön!

För tredje året i rad stödjer klädföretaget Boomerang Hållbara Havs arbete. Boomerangs filosofi kretsar kring naturens kretslopp och varumärket återkommer ständigt till naturen, havet och himlen som inspirationskälla. Därför var det självklart för dem att stödja initiativet Hållbara Havs arbete för en frisk och levande Östersjö.

Utöver att Boomerang och dess användare/konsumenter "rundar upp" en viss procent på samtliga plagg till förmån för Hållbara Hav har de nu även skapat en speciell kollektion av jeans. Under 2014 försågs besättningen på fartyget *Tre Kronor af Stockholm* med jeans som arbetskläder. Efter grundlig användning av jeansen runt hela Östersjön tog Boomerangs designers tillbaka jeansen som, med slitningar och fläckar, blev underlag för en ny linje av jeans.

Briggenkollektion

Inför Boomerangs 40-årsjubileum 2016 lanseras inom kort **Briggen Denim Collection**, som består av fyra fantastiska jeans-replikor – autentiskt slitna, varje par med sin egna unika historia. Varje jeansmodell i kollektionen är döpt efter den besättningsman som burit jeansen till havs. Var och en berättar om sina personliga er-

farenheter från arbetet på fartyget och historien medföljer jeansen. Besättningsmännens namn är ingraverat på en namnbricka i metall, fastsydd i byxlinningen. **Briggen Denim Collection** består av fyra herrjeans som lanseras under våren 2016.

En del i företagets hållbarhetskoncept är även en filosofi, den så kallade Boomerangeffekten, där målet är att skapa en långsiktigt hållbar konsumtion med längre livslängd/ fler användare av plaggen. Lämnar du in ditt gamla plagg får du rabatt på det nya du köper. ■

Att vi har världens snyggaste fartyg känner väl alla. Nu har vi nog världens snyggaste besättning också – det är faktiskt bara två proffsmodeller här ovan. Och visst är bilderna fina!



Gladan färdigbyggd

– Det tog 12 år och 2400 timmar

Föreningsmedlemmarna Eric Weiss och Mats Ek blev färdiga med sitt egna briggprojekt 16:e december förra året – en praktmodell av svenska flottans lastbrigg *Gladan*. Den *Gladan* som sjösattes 1857 är som nog många av våra medlemmar kanske känner till även ”förlagan” och inspirationen till *Tre Kronor af Stockholm*. Nu ska Eric och Mats ha ”delad vårdnad” om modellen. Den ska få stå ett år i taget hemma hos dem.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Eric och Mats var volontärer i dåvarande blockgruppen mellan 2003-2007. De var med och tillverkade mängder av block och jungfrur under den perioden. I samband med att gruppen bytte veckokväll blev det så att just den dagen inte fungerade varken för Eric eller Mats.

Vad fick er att starta det här stora projektet?

– En kombination tror jag. Varken Mats eller jag är seglare men skönheten hos segelfartyg har länge fascinerat oss båda. Själv har jag byggt flera större modeller men då har det varit byggsatser. Både Mats och jag har haft teoretiska jobb, jag har varit matte- och fysiklärare och sedan jobbat med IT och Mats är kemist och jobbar med miljö-



Bygget i november 2004.

teknik. Då har känslan att få göra något med händerna på fritiden varit fantastisk. Hantverksdrömmen helt enkelt, säger Eric.

Berätta om bygget:

– Vi startade precis som Stockholmsbruggen/*Tre Kronors* grundare. En fascinerande känsla att bara beställa fram originalritningarna – hyfsat knapphändiga – på Krigsarkivet. Med kopior på ritningarna kom vi överens om en byggskala på 1:40. Vår modell är ingen exakt avbildning utan vi har hämtat mycket inspiration på Sjöhistoriska museet och på ”Bruggen” så klart. Bruggens handbok har varit helt ovärderlig när det gäller detaljer, framförallt riggen, fortsätter han.

Varvet hemma i radhuset

”Varvet” eller verkstaden är inrymt i ett mindre sovrum hemma hos Eric.

– Det är inte särskilt platskrävande berättar han. De verktyg vi har använt är främst fil, knivar, lövsåg och slippapper. Någon gång har vi använt en liten Dremel. Det mesta materialet är inhandlat i en känd hobbybutik men ibland har vi använt plåt från ölburkar. Träslagen är mahogny, valnöt, bok, furu och lind. Och en liten spillbit pockenholz från bruggens riggverkstad gick till, just det – jungfrurna.

– Vi har haft runt trehundra gemensamma arbetspass och lika många middagar, det har också gått åt 625 liter öl. Många pass har vi bara suttit och jobbat på men många kvällar har även gått till planering och diskussioner. Det har varit massor med utmaningar, mycket tänk helt enkelt. Några gånger har katastrofen varit nära, som när jag tog bilden med lakanet bakom modellen och lakanet föll ner. Andra gånger har det varit mindre eländen som när vi borrade rakt igenom bordläggningen, säger Eric och skrattar.

Igång med nästa bygge

Nästa projekt är postjakten *Postiljon* från 1841. Den seglade med post mellan Ystad och Stralsund i Tyskland på artonhundratalet.

– Vi forskar fortfarande kring fartyget men vi har fått tag på ritningarna. Vi har faktiskt precis sågat ut två spant; noll och två, igår faktiskt, avslutar Eric. ■

/PER BJÖRKDAHL



GLADAN OCH TRE KRONOR

Planerna på att bygga en brigg (*Tre Kronor*) började ta form i början av 1990-talet. Efter många efterforskningar hittade **Olle Strandberg** och **Jan-Erik Mansnerus** linjeritningar och spantruta till flottans brigg *Gladan* i Krigsarkivet.

När de gått igenom *Gladans* loggböcker insåg de att detta var en utmärkt förlaga för ett bygge – en snabb, läcker seglare som bevisat sin sjövärdighet från sjösättningen i Karlskrona 1857 till avriggningen 1924. Nu är det inte mycket som *Tre Kronor af Stockholm* har gemensamt med *Gladan*. De ursprungliga ritningarna kom att ändras en hel del, både före och under byggets gång, eftersom vårt fartyg seglar under helt andra förutsättningar än lastbruggen *Gladan*. Men man kan ändå se stora likheter mellan fartygens linjer.

<i>Gladan</i>	<i>Tre Kronor</i>
LOA 28,5 m	LOA 35 m (exkl peke)
Bredd 7,8 m	Bredd 8,25 m
Djup 3,2 m	Djup 3,25 m
Depl 310 (327) ton	Depl 330 (366) ton

Besättningsskansen (nedan) är sedan 2007 dold för all framtid under däck. En del av lasten är däremot synlig om man lyfter av lastluckorna. Befälsinredningen med bland annat fartygschefens bytt är synlig om man lyfter av taket till däcksbuset. I en garderob hänger kaptenens uniformskavaj med guldgaloner. Oktober 2005 (nederst).





Ankare och kätting är de enda inköpta detaljerna.



Den magnifika vitrinmontern samt den akvarellerade bakgrunden är de enda delarna i bygget som Eric och Mats tagit hjälp av två vänner med. Enbart vitrinen har tagit 90 timmar att bygga.



För många av Gladans tekniska detaljer saknades dokumentation. Ett exempel är hur blocken till brassarna var arrangerade. Då blev det naturligt att "låna" Tre Kronors arrangemang.

FOTON: ERIC WEISS



*Francis Chichester anländer till bay of Plymouth i sin ketch Gipsy Moth IV den 28 maj 1967. Han var den första ensamsegelaren som passerade de tre stora "Kapen", seglingen runt jorden tog 274 dagar.
Foto: Mario De Biasi/Mondadori Portfolio/Getty Images*

Ensam i bräcklig farkost, del 3

Flygande ensamseglare

Francis Chichester föddes i England 1901. Han for vid 18 års ålder till Nya Zeeland och Australien, där han hade en rad yrken, bland annat gruvarbetare, skogshuggare, fastighetsmäklare och förläggare. Han tog tidigt flygcertifikat och grundade ett litet flygbolag. Som en av flygets pionjärer gjorde han 1929 den andra enmansflygningen någonsin från England till Australien.



Francis Chichester i en De Havilland Moth, troligen hans Gipsy Moth. Fakta om flygplanstypen finns på sidan 12.

Med sitt lilla dubbelvingade sjöflygplan *Gipsy Moth* (ett namn som senare skulle utnyttjas på hans segelbåtar) flög han över Tasmanska sjön i bägge riktningarna – trots ett haveri som kostade honom fyra fingrar på ena handen. Senare försökte han flyga till England via Japan och Sibirien men tvingades avbryta försöket i Japan efter att i den lilla hamnstaden Katsuura ha kraschat mot en högspänningsledning och ådragit sig en mängd frakturer.

Först när han vid 53 års ålder återkom till England uppträckte Chichester seglingen. Han visste då att han hade en allvarlig cancer. Men med starkt stöd från sin hustru Sheila deltog han, trots sin sjukdom, i den

första organiserade tävlingen över Atlanten för ensamseglare – och vann.

Redan då hade emellertid Chichester börjat planera ett ännu mera ambitiöst projekt, nämligen en ensamsegling jorden runt med mellanlandning enbart i Sydney. Båten ritades av engelsmannen John Illingworth och var med sin storlek, 16,5 meter, egentligen dåligt lämpad för att seglas av en ensam, äldre man, som dessutom var svårt sjuk.

Gipsy Moth IV seglade ut från Plymouth i augusti 1966 och anlände till Sydney fyra månader senare. I januari 1967 kastade Chichester loss igen och fullbordade sin segling på sammanlagt 226 dygn. Efter en triumfatorisk ankomst, och efter att ha

blivit adlad av drottningen, trodde alla att Chichester skulle sluta med ensamsegling. *Gipsy Moth IV* hamnade på National Maritime Museum i Greenwich, där hon står upplagd inte långt från den berömda teklippern *Cutty Sark*. Men redan 1970 lät Chichester bygga *Gipsy Moth V* för att delta i Atlantseglingen 1972.

Åskådarna vid starten i Plymouth kunde tydligt se att allt inte var som vanligt med Sir Francis. Ett fockskot rappade ur och seglet släpade i sjön. Men Chichester satt till synes uttröttad kvar i sittbrunnen. Elva dygn senare siktades *Gipsy Moth V* av ett lastfartyg 300 sjömil väster om La Coruña



En av Francis Chichesters långflygningar slutade med totalbaveri i Katsuurabukten i Japan 1931. Självt klarade sig Chichester undan med brutna ben.

i Spanien med kurs mot England. Den 29 juni uppsnappades ett radiomeddelande, i vilket Sir Francis bad sin son Giles möta honom i Brest. Meddelandet slutade: "Jag är klen, jag fryser."

I gryningen den 1 juli tog sig Giles Chichester och ytterligare en man över till *Gipsy Moth V* i en skeppsbåt från en engelsk fregatt. Två dygn senare angjorde de Englands sydkust. Det blev Sir Francis' sista havsfärd. Han avled på Naval Hospital i Plymouth den 25 augusti 1972.

Tävling i ensamsegling jorden runt

Efter Slocums och Chichesters bragder var det oundvikligt att ärelystna (manliga) seglare i slutet av 1960-talet skulle börja fundera på att solosegla jorden runt utan att anlöpa någon hamn.

Den 17 januari 1968 meddelade Sunday Times att man beslutat arrangera en tävling för alla som under perioden den 1 juni – 31 oktober startade en ensamsegling från England non-stop runt jorden. Den som kom först tillbaka skulle få en förnämlig pokal, och den som hade den snabbaste tiden skulle erhålla en betydande penningssumma.

En av de första att planera för detta äventyr var yrkessjömannen **Robin Knox-Johnston**, som i Indien låtit bygga en knappt tio meter lång ketch i trä med namnet *Subaili*.

En annan intressant var **Bill King**, som gjort militär karriär som ubåtsbefälhavare, och som lät bygga en tretton meter lång djonkriggad skonare, ritad för att klara hårda förhållanden till havs.

Två andra militärer, **John Ridgway** och **Chay Blyth**, hade tidigare utmärkt sig genom att ro (!) en sex meters öppen båt över Atlanten. Oberoende av varandra bestämde de sig för att göra non-stopfärden med var sin båt, trots att de saknade erfarenhet av segling. Båda skaffade sig cirka nio meter långa båtar, byggda för skyddade kustvatten och helt olämpliga för vädervillkoren i Södra Oceanen.

Den franske författaren och storseglarer **Bernard Moitessier** hade döpt sin 12 meters stål-ketch till *Joshua* efter sin idol Slocum. Med den hade han och hustrun Françoise gjort flera långa oceanseglingar som resulterat i populära böcker. Han såg en ensamsegling utan stopp som en möjlighet att skriva ännu en bok, men framför allt som ett tillfälle att fördjupa sin andliga utveckling.

En anmälan om deltagande kom också från en småföretagare i elektronikbranschen vid namn **Donald Crowhurst**. Denne såg den publicitet som deltagandet i tävlingen skulle medföra som en möjlighet att skaffa nytt kapital till sitt konkurshotade företag. Han bestämde sig för att bygga en trimaran (treskrovsbåt), vars fartegenskaper jämfört med enkölade båtar skulle öka hans



Tjugoandra april 1969 vinkade Robin Knox-Johnston till mötande press från sin 32 fotare *Subaili* utanför Falmouth i södra England. Han var först med att segla ensam nonstop runt jorden. Robin var också den enda av nio startande som fullföljde Sunday Times Golden Globe-tävlingen. Vid den tidpunkten existerade fortfarande Flat Earth Society... Foto: Bill Rowntree / PPL

chanser att vinna priset för snabbaste resa. Medveten om att denna båttyps sjövärdighet var oprövad under längre havsseglingar, och att loppet skulle vara över om farkosten kapsejsade, konstruerade Crowhurst en automatiskt uppblåsbar luftkudde som skulle fästas vid masttoppen, och som skulle bidra till att vända båten på rätt köl om det värsta inträffade.

Den första tillåtna startdagen gav sig Ridgway iväg i sin nöjesbåt *English Rose*. En vecka senare följde Blyth efter med sin *Dytiscus*. Eftersom han aldrig seglat förr hade några vänner hjälpt honom att rigga båten. De första timmarna efter starten låg de framför honom i en annan båt och visade honom de vanligaste manövrerna.

Knox-Johnston startade ytterligare några dagar senare. Hans båt var tungt lastad med proviant men tog snart in på Ridgway och Blyth.

Andra medtävlare tillkom efterhand. En av dem var sjöofficern **Nigel Tetley** som beslutat delta med den plywoodtrimaran, *Victress*, som tjänade som bostad åt honom och hans hustru.

Den sista tillåtna startdagen hade tävlingen nio deltagare. Den siste att ge sig iväg var Crowhurst, vars båt *Teignmouth Electron* varken var helt färdigbyggd eller färdigutrustad. Han fick också snabbt problem med läckor och andra materialbrister. Flera av dem kunde inte åtgärdas, eftersom han i brådskan hade glömt ta med viktiga reservdelar och verktyg.

I december månad var det bara fyra deltagare kvar i tävlingen. De övriga hade av olika skäl tvingats bryta. Av de kvarvarande befann sig Knox-Johnston med sin *Subaili* i södra Stilla Havet. Hans självstyrning hade havererat, roret hade lossnat och bå-

ten läckte kontinuerligt. Moitessier närmade sig Tasmanien med *Joshua*, som inte visade några större brister. *Victress* hade passerat Godahoppssudden, men Tetley upplevde ensamheten ombord som emotionellt ytterst påfrestande.

Fuskande ensamseglare

Crowhurst var kvar i Atlanten och hade allvarligt börjat tvivla på sina möjligheter att i *Teignmouth Electron* nå målet. Den 6 december började han förfalska sin loggbok. Den visade en mycket snabbare färd än den verkliga. Han lämnade medvetet vaga positionsangivelser och antydde att han hade problem med sin radio. Hans avsikt var att få omvärlden att tro att han gjorde god fart runt jorden, medan han i verkligheten kajkade runt utanför Brasiliens kust. I "rätt" ögonblick avsåg han att vända norrut igen och segla in i Plymouths hamn med en båt opåverkad av väder och vind i Södra Oceanen och kanske med den bästa tiden av alla.

Moitessier siktades av ett lastfartyg när han passerade Falklandsöarna, och tidningarna förutspådde att han skulle komma först i mål först av alla omkring den 25 april. Ett ståtligt mottagande planerades i England, och franska örlogsfartyg förväntades ledsaga honom tillbaka till hemlandet. Men den filosofiskt lagde Moitessier hade under resans gång börjat avsky tanken på att bli firad vid ankomsten och utnyttjas i ett evenemang som han ansåg vara ett exempel på den moderna världens materialism. Den 18 mars lade han ett meddelande i en konserverburk som han kastade över till ett fartyg strax söder om Kapstaden. Det lät så här:

"Min avsikt är att fortsätta färden, fortfarande non-stop, mot Stilla Havets övärld, där det är soligare och fredligare än i Europa. Jag ►

Ensam i bräcklig farkost, fortsättning...

ber Er att inte tro att jag försöker slå något rekord. "Rekord" är ett fänigt ord till havs. Jag fortsätter för att jag är lycklig på sjön, och kanske för att jag önskar rädda min själ."

Samma dag rundade Tetley Kap Horn i sin plywoodbåt som minst av allt var lämpad för oceansegling. Han insåg emellertid att om båten höll hela vägen, hade han en god chans att vinna priset för snabbaste färd.

Redan i januari hade omvärldens förbindelser med Knox-Johnston avbrutits. Orsaken visade sig senare vara en fallerande radio. Oron över hans öde växte sig allt starkare, och i mars skickades spaningsflyg ut för att leta efter honom. Den 6 april lyckades han emellertid med hjälp av en signallampa kontakta en tankbåt, som rapporterade hans position 1 200 distansminuter från målet. Denna sensationella nyhet betydde att Knox-Johnston, när nu Moitessier i praktiken brutit tävlingen och fortsatt sin resa, med största sannolikhet skulle komma först i mål och vinna den ätråvärda trofén.

Crowhurst återupptog radiokontakt den 10 april och rapporterade falskeligen att han närmade sig Kap Horn. Om ingen ifrågasatte hans logg och radiomeddelanden, skulle han därför kunna utmana Tetley om priset för snabbaste segling.

När Tetley underrättades om detta på radion, pressade han sin båt ännu hårdare, trots att babords skrov på den gamla trimaranen hotade att lossna. Den 20 maj råkade han ut för en storm vid Azorerna och tvingades ligga bi i den grova sjön. Tidigt på morgonen nästa dag väcktes han av olycksbådande ljud. När han kom upp på däck visade det sig att babordsskrovet slitits loss och gjort ett stort hål i mittskrovet. Eftersom läckan

var för stor att täta, sände Tetley en nödsignal och klev i livflotten. Turligt nog hade nödsignalen uppfattats. Redan nästa dag fiskades han upp av ett räddningsfartyg.

Nu var Knox-Johnston och Crowhurst de enda kvarvarande i tävlingen. Crowhurst var den ende som kunde vinna priset för snabbaste båt. Han insåg att hans färd just därför skulle utsättas för ingående granskning. Skuld och skam gnagde honom, och han tog sin tillflykt till metafysiska grubblerier. Han lämnade båten vind för våg och började skriva en alltmer förvirrad betraktelse över livet, märkligt nog byggd på Einsteins relativitetsteorier. Den 1 juli avslutade han sitt skrivande med ett avskedsbrev och hoppade i havet. Hans kropp återfanns aldrig.

Den ende som fullföljde tävlingen var Knox-Johnston. Han skulle göra ytterligare tre jordenruntseglingar, och adlades 1995.

När *Teignmouth Electron* påträffades drivande i Atlanten, och Crowhursts öde blev känt, skapades en fond för hans efterlevande hustru och barn. Knox-Johnston skänkte hela sin prissumma till fonden.

Tetley erhöll ett tröstpris om GBP 1 000 efter särskilt beslut av tävlingskommittén. För pengarna lät han bygga en ny trimaran, med vilken han avsåg sätta hastighetsrekord jorden runt. Men han misslyckades med att skaffa erforderliga sponsorer och projektet fick till hans stora besvikelse läggas på is. I februari 1972 anmäldes han som saknad från sitt hem i Dover. Några dagar senare hittades han död med bakbundna händer hängande i ett träd. Kroppen var klädd i damunderkläder.

Kvinnliga ensamseglare

Alla de pionjärer som hittills beskrivits var män. Det skulle emellertid inte dröja länge förrän kvinnorna upprepade deras be-



Första kvinnan som seglade ensam non-stop runt jorden var polskan Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, 1978.

drifter. Polskan **Krystyna Chojnowska-Liskiewicz** blev den första kvinnan att fullborda en ensamsegling runt jorden 1978. Hon seglade delvis den så kallade passadvindsrutten via Panamakanalen.

Bara några månader senare steg **Naomi James** i land efter att ha gjort en jorden runt-segling ensam på 272 dygn. Hon hade alltså putsat Francis Chichesters rekord med två dagar. Hon blev också den första att segla clipperrutten, det vill säga söder om de tre stora kapen.

Tio år senare skapade **Kay Cottee** rubriker genom att göra världsomseglingen ensam non-stop på 189 dygn.

Till sist: Vad drev dem?

Joseph Conrad skrev:

"Everything can be found at sea according to the spirit of your quest."

Att döma av ensamsegelarnas sällsamma öden finns det inget enkelt svar på frågan vad som drev vissa människor att som pionjärer sätta liv och lem på spel under långa färder till havs. Som alltid fanns det några som lockades av pengar, ära och berömmelse. För andra räckte den stärkta självkänsla som följer på att någon gång lyckas bli djärvast eller snabbast.

Flygplanet de Havilland Moth

1925 flög det då toppmoderna tvåsitsiga biplanet (dubbelvingade) DH.60 för första gången.

Mothen byggdes i flera olika versioner och fick olika namn beroende på motortyp och utförande.

Chichesters version fick namnet **DH.60G Gipsy Moth**. Den byggdes i 668 exemplar av totalt drygt 2000 DH.60.

1931 flögs den verkliga storsäljaren **Tiger Moth** för första gången, den byggdes i en rad versioner med starkare motor än DH.60:orna, de flesta hade då beteckningen DH.82 först i namnet.

Totalt byggdes 8800 exemplar fram till 1945, vanligen använda som skolflygplan. Svenska flygvapnet köpte 36 stycken Tiger Moth som då fick beteckningen **Sk11**. Fortfarande flyger ett tiotal "Mothar" av olika versioner i Sverige.

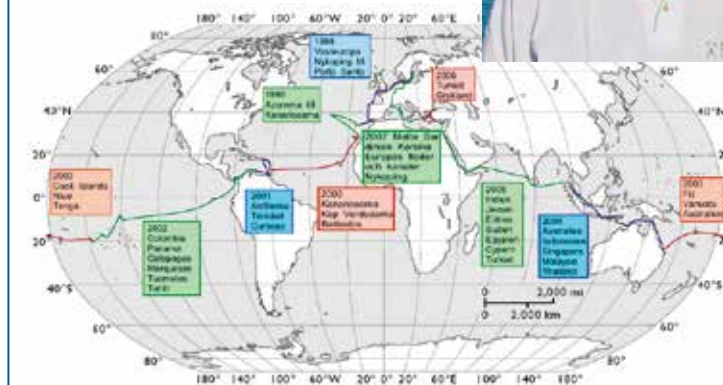
Omplysslade av entusiaster och de allra flesta i absolut toppskick. /PB

Föreningsmedlem jordenruntseglare

Efter förra artikeln kom ett e-mail från vår medlem **Jerk Oldenburg**. Han seglade jorden runt i sin Hallberg-Rassy Monsun 31, *Vindela* mellan 1998 – 2007. Dock inte non-stop. Besök gärna hans trevliga hemsida www.vindela.se ■ /PB



Jerk Oldenburg i Moorea i Franska Polynesien 2002. I bakgrunden hans båt Vindela. Jerk har efter hemkomsten även bunnit med tre korta seglatser med Tre Kronor och längtar nu efter en fjärde.





Sten Niklasson är föreläsare och författare. Som medlem i föreningen har Sten hållit föredrag om "monstervågor" på en Briggmåndag och även tidigare medverkat i Briggenbladet med artikeln "Nauscopie" i nummer 1, 2014. Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarande och fartyg, men han ger också skarpa och älskvärda porträtt av de excentriska människorna bakom konstnärliga alster och vetenskapliga framsteg. Den mångsidigheten kanske inte är så märklig med tanke på Stens bakgrund. Han var som departementsråd ansvarig för Sveriges tekniskt/vetenskapliga samarbete med andra länder. Har på uppdrag för FN bistått en rad utvecklingsländer inom innovationsområdet och var också generaldirektör för den svenska patentmyndigheten. Han är bland annat ledamot av Uppfinnarkollegiet och Tekniska Museets styrelse.



Naomi James var första kvinnan som seglade Chichesters rutt non-stop, dessutom putsade hon det rekordet med två dagar.

Några kände – och erkände – tvånget att besegra sin rädsla genom att utmana den djävulska ensamheten och de många gånger oförutsägbara naturkrafterna. Andra åter gav sig i kast med ensamseglingens utmaningar av okunnighet och ibland ren galenskap.

Några flydde till oceanernas ödslighet från relationsproblem och världsliga bekymmer. Andra, som skydde städernas larm och trängsel, nådde själslig jämvikt endast i den absoluta ensamheten i en liten farkost. Inte så få trodde sig, ensamma med makterna på oändliga havsvidder, kunna finna svaren på existentiella frågor.

Samma motiv styr säkert dem som ensamma beseglar haven idag, men i motsats till pionjärerna har de tillgång till den moderna teknologins under i fråga om positionsbestämning, kommunikation och material. ■

/STEN NIKLASSON

FOTO: PER BJÖRCKDAHL



Seglingar med Tre Kronor af Stockholm 2016

Här kan du se de seglingar som är inplanerade vid Briggenbladets tryckning. Fler seglingar kommer successivt att läggas ut och dessa samt ändringar hittar du på www.briggentrekronor.se

- 8-11 maj. Långsegling Stockholm – Karlshamn. Pris 5 900 kr.
 - 13 maj. Kvällskryssning Karlshamn. Pris 850 kr.
 - 14 maj. Långsegling Karlshamn – Kalmar. Pris 2 495 kr.
 - 15-16 maj. Långsegling Kalmar – Arkösund. Mer info kommer.
 - 16-17 maj. Långsegling Arkösund – Nyköping. Mer info kommer.
 - 20 maj. Dagegling Nyköping – Nynäshamn. Pris 1 495 kr.
 - 21 maj. Heldagssegling i Nynäshamns skärgård. Pris 1 495 kr.
 - 28 maj. Middagskryssning i Stocksund. Pris 995 kr.
 - 29 maj. Heldagssegling i Stockholms innerskärgård. Stocksund – Kastellholmen. Pris 1 495 kr.
 - 30 maj-9 juni. Middagskryssningar från Kastellholmen. Pris 995 kr.
 - 1-9 juni. Lunchkryssningar från Kastellholmen. Pris 750 kr.
 - 5 juni. Familjesegling. Pris 650 kr, barn o ungdomar 250 kr.
 - 6 juni. Nationaldagssegling. Heldagssegling från Kastellholmen. Pris 1 495 kr.
 - 17-19 juni. Långsegling till Helsingfors. Pris 5 650 kr.
 - 29 juni – 1 juli. Långsegling Helsingfors – Stavnäs. Pris 5 200 kr.
 - 1-2 juli. Långsegling Stavnäs – Visby. **Fullbokad.**
 - 9-10 juli. Lunchkryssning i Visby. Pris 650 kr.
 - 9-10 juli. Kvällskryssning i Visby. Pris 650 kr.
 - 21-23 juli. Borgholm. Mer info om seglingar kommer.
 - 25-26 juli. Karlskrona. Prel. Mer info kommer.
 - 29-31 juli. Hamnfestivalen i Limhamn med Lunch- o middagskryssningar. Pris 750 resp. 995 kr.
 - 25-26 juli. Kvällskryssningar i Karlskrona.
 - 1 aug. Dagegling Limhamn – Höganäs. Pris 1 495 kr.
 - 2-3 aug. Tumlarsafari från Höganäs med guide: Mats Amundin. Pris 1 695 kr.
 - 4 aug. Dagegling Höganäs – Malmö. Pris 1 495 kr.
 - 5 aug. Dagegling Malmö – Ystad. Pris 1 495 kr.
 - 15-17 aug. Långsegling från Rostock till Sverige. Mer info kommer.
 - 3 sept. Segelbåtens dag. 895 kr.
 - 5 sept. Segling Stavnäs – Vaxholm. 6 timmar. 895 kr.
 - 5 sept. Mörkernavigering från Vaxholm till Kastellholmen. 650 kr.
 - 8-26 september seglar vi i Bottenhavet. Mer info om dessa seglingar kommer.
 - 8-28 oktober. Örn- och sälsafari. Pris 1 495 kr. Mer information om dessa seglingar kommer.
- Reservation för att ändringar kan komma att ske.

Medlemsrabatt

Som medlem har du 15% rabatt på alla seglingar. Använd rabattkoden "MED16". Den skrivs in i rutan "Voucher" på den sida där du lämnar namn och adressuppgifter vid bokningen. OBS du måste också klicka på knappen "Use voucher" för att rabatten ska räknas av. Medlemsrabatten gäller bara för medlemmar och om ni är en grupp så får icke medlemmar göra en separat bokning, alternativt köpa till medlemskapet. Medlemskapet kan köpas till i samband med bokningen.

Bokning: www.briggentrekronor.se

För mer information ring 08-586 224 00



Studieresa 2015

Rigg-gruppen på äventyr i England

Amiral Nelsons flaggskepp linjeskeppet HMS Victory. Räknas än idag som Royal Navys flaggskepp.

För mig började resan med att jag skulle bli upplockad av Bengt Arne vid Räcksta tunnelbanestation 05.30 lördag morgon. Jag kände inte igen bilen så jag satt kvar tills de vinkade ut mig. Som om det skulle finnas så många andra bilar som ska plocka upp någon annan, vid den tiden på dygnet...

Väl på Arlanda mötte vi de övriga, upplevde en viss förvirring kring incheckningen, men det var inget mot vad som komma skulle.

Vi kom alla igenom säkerhetskontrollen, sänar som på Ulvens telefon som blev kvar i någon låda. Flera i vår grupp plockades ut och gjordes extra kontroll på. Vi måste tydligen sticka ut på något sätt?

Efter en händelsefri flygtur tog vi tåget till Greenwich. Nu kommer vi fram till *Cutty Sark*, ett väldigt fint museum. Fartyget stiligt hängande i luften, mitt under fartyget är det uppdukade för ett privat kalas. Det känns igen på något vis. Hur många tillställningar har vi inte arrangerat på briggens byggplats! Väl uppe på däck och inne i boutrymmena finns det mängder med detaljer som är roliga att se. En del inte helt olika vad vi själva byggt, men många gånger större dock!

När vi ska ge oss iväg börjas det – Janne kommer bort! Vi går ut via trappan medan Janne (som har ett nytt knä) ska ta hissen. Väl ute kommer han aldrig. Efter att vi gått in igen och letat en stund kommer han så ut.

Det visar sig att den hiss han tog inte gick till entrén. Han blir så småningom utsläppt av personalen och alla är åter samlade, en liten stund. Nu är det ganska långt att gå hela vägen till tågstationen, så Janne tar en taxi. När vi väl kommer fram är han inte där. Han borde kommit före oss! Var är han? Finns det fler stationer? Jag går igenom stationen och spanar längs gatorna på andra sidan spåren. Jo, taxin har kört honom till den stora huvudentrén! Så i rättvisans namn kanske det var vi andra som var vilse denna gång.

Efter några byten lyckas vi alla komma fram till Portsmouth. Incheckning på hotellet, alla rummen står i olika namn men vi skriver under och fyller i våra egna passnummer, ingenting stämmer längre men vi



Mastkilarnas och karvlarnas dimensioner framgår av jämförelsen med skon nere till vänster. Och jag har inte extremt små fötter!

börjar vänja oss. Nyckelkortsutlämning och därefter sedvanlig öl på lokal.

Allt är stort

Nu har vi kommit fram till dagen för det stora museibesöket. Fregatten *HMS Warrior*, otroligt stor. Hur lyckades de med att bepansra skrovet med 4,5 tum tjock stålplåt? Var går gränsen för plåt förresten? 4 tum? Vad heter det sedan? Inte tunnplåt i varje fall! Allt är stort. Det var väl hela idén, att skrämma ihjäl fienden. Den var aldrig med i någon strid, men den flöt i alla fall och skrämde. Mer än vad vår egen stolthet *Wasa* gjorde, kan man kanske säga.

Återigen hittar vi en massa detaljer. Man kan fundera på hur denna koloss skulle manövreras till ett strategiskt läge bland fiendeskeppen. Inte helt okomplicerat. Den har sin upphissbara propeller, precis som fregatten *Jylland*. Många gjutna bronsbeslag. Enorma råsegl om man utgår från längden



Göran Ekström under den till synes svävande Cutty Sark.

på rårna och avstånden mellan dem. Man blir lite trött bara av att se allt detta. Så småningom inser vi att vi måste lämna detaljerna om vi ska hinna igenom detta enorma museiområde.

Vi går mot linjeskeppet *HMS Victory*, stoltheten! Den måste ha spelat sin roll väl och tilltron till detta fartyg är så stort att det fortfarande ingår i flottan, med mönstrad besättning och allt. Här är dimensionerna om möjligt ännu grövre. Jag tog en bild på mastkilarna. Jag stack fram foten i bild men den ser pytteliten ut. Nere under däck är däcksknåna kraftiga och dubbelsvängda för att ge plats åt kanonluckorna. De ankare som är kattade längs sidorna är enorma. Inga bilder är rättvisande! Det sitter en mässingplåt i däck där Nelson föll. Hm – makabert! Vi misstänker att plåten flyttats runt lite när däckets underhållits. Hur gick snacket bland hantverkarna då? "Hallå, var sätter vi Nelson nu"? Vem är klar med sina nåt? Han måste väl skruvas fast där det är nåtat och klart!

Vi går vidare och tittar på ett fartyg av typen monitor. Båten är nog intressant, men kanske ännu mer imponerande med dessa hyperenergetiska guider som verkar göra allt för att få ned folk till denna spartansk inredda farkost. Inga inre skott, och bara yterskrovet plåt direkt in i hytten. Måste varit fuktigt och kallt. Kamoflagemålningen i vitt och svart var tydligen inte tänkt som kamouflage utan för att man inte skulle kunna avgöra avståndet till fartyget och storleken på det.

Mycket torpeder och kanoner

Nu var det matrast. Bakad potatis överströdd med riven cheddar. Därefter utställning om hantverket, ritningsarbetet, smidet, gjuteri, snickeri, blocktillverkningen osv. Allt som oftast trillar vi in i en utställning om torpeder och kanoner. Dystert, men visst, det är ett marinmuseum på en marinbas, så vad kan man förvänta sig. Vi snubblar in i en antikvitetsbutik. Nästan resans roligaste sevärhet. Här hittar vi allt! Båtmodeller, flygplanspropellrar, nakterhus, kompasser, meckano, nakna damer (ja, dockor alltså!), hjälmar, modellbilar, medaljer, böcker, plancher, skyltar, verktyg...

Nästa dörr leder in till en utställning om livet ombord som flottist. Det kan inte ha varit allt för muntert. Det är inte utställningen heller, så vi går vidare. På väg ut från området går vi in på båtbyggeriet. Det är ingen där men det verkar pågå undervisning och renovering av mindre båtar, lite samma koncept som Skeppsholmens folkhögskola. Vi enas om att vi besöker stället imorgon bitti.

Vi beslutar oss för att besöka tornet "Emirates Spinnaker Tower". Görän stannar nere medan vi andra åker upp 120 meter. En del av golvet är en glasskiva man får gå på, ganska pirrigt i magen! Utsikten är fin och vi ser fiskehamnen. Med lite civil sjöfart



Några av renoveringsobjekten i deras fina hall. Frågan man ställs inför är om en renovering efter ett visst stadium kanske förvanskar originalet för mycket.



Tack Ulven!

Lars "Ulven" Olvång bestämde sig i slutet av 2015 för att lämna över ledningen av rigg- och underhållsgruppen. Alla vi som känner "Ulven" vet vilket fantastiskt arbete han har lagt ner på "Briggen". Tack! .

i sikte går vi dit för att uppsöka en riktig hamnkrog. Vi ringer Janne som kommer i taxi. Vi byter till en krog med öppet kök och får in fish'n chips, biffar o öl. Allt väl. Sedan promenad hem, ganska lång sådan, vilket gjorde att vi måste ta en drink på hotellet.

Frukost, sedan museet. Nu går vi in på båtbyggeriet och får en specialvisning av den ännu ej öppnade nya lokalen. Där har de en kanal in i huset och sedan tre stora traverser i taket. En drömlokal. Alla typer av båtar, både sådana som ska renoveras, men även några som man beslutat att de är värdefullare om man inte rör dem. Det är allt från landstigningsbåt från Falklandskriget, segelyachter, motorsnipa, motorseglare, roddbåtar och jollar. De ska även starta utbildning av skeppsbyggare, Nelsons favoritfartyg *Agamemnon* ska byggas i Bucklers Hard. Den ska inte bli klar. Bara byggas och eleverna ska lära sig.

När vi väl lyckas slita oss tar vi båten över till Gosport där vi tittar på en ubåt. Väldigt trångt och stor besättning! När vi kommer ut ur ubåten har vi en mösspåtagningsceremoni för Anders, som tack för fint arrangemang. Vi missar dock tur båten och åter lunch i stället. Nu har vi tappat bort Görän,

han ville inte gå in i ubåten, så han är någon annanstans. Vi tar båten tillbaka och där träffar vi Görän igen. Vi passar på att titta på Mary Rose-museet och lite annat.

Vid det här laget har vi alla börjat tröttna lite så vi går till hotellet och fikar. Vi samlar oss för att checka ut. Alla är på plats – tänka sig! Vi går till tåget. Där skils vi från Anders, vilket faktiskt är planerat. Han ska flyga till Prag. Vi andra tar tåget mot Gatwick. Efter en lång tågresan kommer vi till slut fram. Vi går upp i terminalen och rör oss mot säkerhetskontrollen. Alla kommer igenom, men några fastnar i extrakontroll. Men var är Görän? Helt plötsligt är han borta! Ingen vet riktigt när han försvann, en stunden var han med oss och i nästa ögonblick är han inte med. Är det närheten av The Thames? Någon nämnde boken "Tre män i en båt". Där är det också lite förvirrat stundtals. men de är bara tre stycken och en hund. De sitter dessutom i en och samma båt. Vi är något fler, nio personer, men ändå, så här svårt ska det väl inte vara! Vi väntar en stund om han var bakom oss i kontrollen men efter en stund bestämmer vi oss för att gå vidare mot ett matställe. Medan vi sakta tar oss fram mellan butikerna stöter vi plötsligt ihop med Görän igen. Skönt – alla är samlade! Snart sitter vi på flyget hem. Väl på Arlanda går Ulven förbi en disk och frågar var man hämtar borttappade telefoner. En vag glimt av hopp tänds att den finns att hämta på en gång, men ack nej – så enkelt var det inte! Då det är en sådan där gammal klenod med knappar och lång batteritid, tänker Ulven att det är värt att åka ut till Arlanda senare i veckan och hämta telefonen.

Här skils våra vägar! Nu återstår bara bilfärden hem från Arlanda. Nu ska väl inget kunna gå snett? Hoppas jag. ■

/KORHAN KOMAN

Deltagare på resan: Anders Ljungberg, Bengt-Arne Dagnell, Björn Mellström, Jan Jäberg, Åke Nyberg, Görän Ekström, Sven Olsson, Lars Olvång och Korhan Koman



Vinnaren i Briggenbladets "Maritima litterära tävling" är Karin Mårtensson från Visby. Motiveringen är återgiven i original här till vänster. Nedan en liten teckning i hennes brev.



Därför ska vi segla i The Tall Ships' Races 2017!

Förra Briggenbladets tävling har nu avgjorts. En självvald jury bestående av Per Björkdahl och undertecknad fastnade för Karin Mårtenssons medryckande motivering.

Ingen deltagare lyckades svara rätt på alla frågor. Här följer facit:

De meteorologiska förhållandena på Vestlandet beskrevs av sångaren och gitarristen **Ole Paus** som i sin sång **Bergen, Bergen (A och U)** ser på staden som är Norges själ och hjärta ur oslobons perspektiv:

Syv timer med toget eller tre kvarter med fly, så er du i Bergen, – en fuktig dröm av en by. Tiden står stille. Allt er som det var.

Regnet står vammrett som strengene på min gitar.

Alla fartygsintresserade borde någon gång bege sig till Bergen. Där kan vem som helst förvandlas till **Herman Melvilles** romanfigur Ishmael, som driver omkring i Nantucket och letar efter en hyra. Många har läst historien om jakten på den vita valen **Moby Dick (C)** i någon förkortad och kasterad ungdomsupplaga. Originalromanen tillhör ett av världslitteraturens märkligaste och mäktigaste alster. Att en svensk litterär tidskrift kallades Pequod efter bokens valfångstfartyg, är föga förvånande.

Gamla Nordsjön (G) av **Martin Nilsson** var det ingen som missade. **The Black Velvet Band (H)** var svårare. Sången betecknas som traditionell irländsk, vilket även gäller **Dear Ould Ireland (J)** en av (alltför) många irländska sånger som handlar om hur härligt det är att dö för sitt land. En annan poetisk skildring av irlandsrelaterat elände är **Mikael Wiehes Andraklasspassagerarens sista sång (I)**, som idag kanske skulle kunna ses som en metafor för hur vi idag riskerar hela vår civilisation om vi inte gör något åt den tickande klimatbomben.

Om vita segel skaldade ingen mindre än **Bjørnstjerne Bjørnson**, i **Norsk sjömandsang (N)**. En betydligt mindre känd norsk rimsmed är **Einar Heen**, som i sin **Hør min sang – Ålesund (O)**, tycks vara ensam om att skildra Ålesund i poetisk form. Fjord, fjäll och trånga sund är annars en beskrivning som passar in på ganska många norska hamnstäder.

Det känns verkligen otroligt att det har botten både folk och få på små klipphyllor på ogästvänliga fjällväggar, i de norska fjordarna. "Vi bur oppå ein plass der som ingen skulle tru at nokon kunne bu", heter det i sången **Anne Knutsdotter (R)**, av **Claus Pavels Riis**. Sången är från 1865. Citatet har också givit namn åt en tv-serie, som i Sverige hette "Där ingen kunde tro att någon kunde bo".

Evert Taube är en ständig följeslagare på många skandinaviska segelfartyg, minst lika uppskattad i Norge som i Sverige. Därför är det inte konstigt att de flesta citaten kommer från hans produktion: **Eldarevalsen (B)(D)**, **Linnéa (F)**, **Möte i monsunen (K)(L)(P)**, **Balladen om briggen Blue Bird av Hull (M)**, **Balladen om Aldebaran av Bergen (T)** och **Vals på Karibien (V)**. Taube är också inblandad i "I gamla Bremerhafn..." (E), som jag har hittat på själv, som början till en visa om **Lehmkuhl**, med **Balladen om Gustaf Blom** från Borås som melodi.

Till sist (Q)(S) den gamla åländska folkvisan som från början bestod av en enda strof med tre djupt existentiella frågor:

Vem kan segla förutan vind?

Vem kan ro utan åror?

Vem kan skiljas från vännen sin utan att fälla tårar?

Karin Mårtensson vinner en segling med **Tre Kronor** och **Lasse Bergman** får en fin briggbok. Vi ser nu alla fram emot en spännande kappsegling, i Östersjön, under **The Tall Ships' Races** år 2017! ■

/HANS GUNNAR ØVERENGEN

Åländska frimärksserien med segelfartyg fortsätter

Som vi berättade i Briggenbladet för ett år sedan skapar **Tre Kronors** kapten **Allan Palmer** en serie på tolv frimärken för Posten Åland.

Den sexåriga frimärksserien startade 2015 med skonerten **Lemland** och skonertskeppet **Leo**. Nu seglar serien vidare med briggen **Altai** och barkskeppet **Pebr Brabe**. Allan har gjort omfattande research inför arbetet med frimärksmotiven för att måla fartygen i en så levande miljö som möjligt.

Briggen **Altai**

byggdes 1859 på Vårdö för ett partrederi med många delägare.

Altai transporterade framför allt virke på

Nordsjön och seglade med god förtjänst fram till slopning 1876. På frimärket har **Altai** just ankrat på redan utanför Köpenhamn där fartyget flera gånger provianderade och köpte utrustning.

Barken **Pebr Brabe** byggdes 1877 i Pargas för storredaren **Nikolai Sittkoff** i Mariehamn.

Fartyget anses vara Ålands

första riktiga djupsjösegelare då hon 1879 seglade till Vladivostok och Nikolajevsk i Stilla havet och blev det första åländska fartyget att nå Fjärran Östern. På frimärket har **Allan Palmer** avbildat **Pebr Brabe** under en långfärd i österled med en viss segelsättning med ledsegel som fanns beskriven i fartygets skeppsböcker.

Förutom frimärkena har **Allan** även målat skeppsporträtt till så kallade "maximikort" samt två specialstämplar.

Du som vill veta mer eller beställa frimärksprodukter kan besöka Posten Ålands hemsida: www.posten.ax. ■

/PER BJÖRKDAHL

