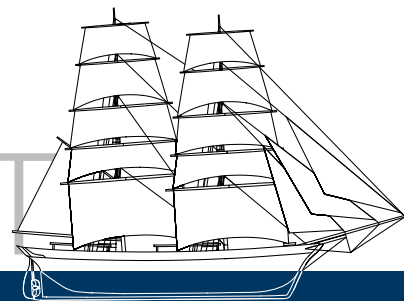


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2017



Ett lovande år

**Segelfartygen kommer
till Östersjön**

**Kurser i traditionell
segelsömnad och
vajersplitsning**

Briggar i världen

**Boka en segling
med Tre Kronor!**

**"Tre Kronor är som
hemma för mig"**

Riggverkstaden räddad

Succé på båtmässan

*Lätt vind, fyrkantbrassat
och ledsegl i Kalmarsund.*

FOTO: FILIP ELIASSON





Ett lovande år

Nu har vi mycket att se fram emot! Nyligen har Föreningen Briggen Tre Kronor skrivit avtal med Fastighetsverket om att få hyra riggverkstaden i Kolskjulet på Kastellholmen. Eftersom Briggen Tre Kronor AB lämnade Kolskjulet under hösten och flyttade till andra lokaler, i Mindepartementet på Skeppsholmen, stod vår rigg-grupp och andra volontärer utan lokal för sina verksamheter. Men efter överläggningar med Statens Fastighetsverk lyckades alltså föreningen få till ett eget hyresavtal för vår verkstad. Innan vi får hel tillgång till lokalen ska Fastighetsverket installera toalett och dusch. Därefter ska vi bygga en vägg och ett pentry så våra volontärer kan fika. Hyran av riggverkstaden är förstås inte billig, men vi är mycket glada över att nu ha en bra lokal för våra volontärgrupper.

En förening som vår behöver både aktiva och passiva medlemmar. Du som stödjer föreningen genom din medlemsavgift är mycket värdefull, och vill du även vara med och jobba aktivt i någon av våra grupper är du extra välkommen. En grupp som vi hoppas mycket på framöver är vår nya ungdomsgrupp. Verksamheten har dragits igång av Amanda Högdén med stöd av flera frivilliga ur besättningen. Stommen utgörs av ett antal unga jungmän från briggens besättning. Dessutom har ett antal av ungdomarna deltagit i kurserna i traditionell segelsömnad och splitsning, som vi berättat om på sidorna 4-5. Föreningen vill gärna satsa på flera sådana kurser som kan locka unga att engagera sig för briggen.

Det allra största glädjeämnet att se fram emot är sommarens begivenhet The Tall Ships' Races, som i år kommer tillbaka till Östersjön. Inte till Stockholm denna gång, men väl Kotka och Åbo i Finland och Klaipėda i Litauen. Du som håller till på västkusten om somrarna kan se fram emot flera dagars festligheter i Halmstad, där tävlingen startar den 3 juli. *Tre Kronor af Stockholm* kommer att delta i tävlingen från Kotka och framåt. Läs mer om TSR på sidan 3 här till höger.

Tall Ships' Races är en ungdomssatsning. De deltagande segelfartygens besättningar måste till 50 procent bestå av personer mellan 15 och 25 år. Den båt som har flest nationaliteter ombord får pris, och den båt som uppvisar bäst sjömanskap och kamratskap under tävlingen får det mest åtråvärda priset. Så det handlar inte bara om att segla snabbast (men det är förstås kul att vinna själva racet också.)

De unga som kommer med som elever har oftast inte råd att betala fullt pris för att segla med. Det är här du och jag och diverse sponsorer kommer in. På sidan 3 här intill kan du läsa om hur du kan stödja briggens deltagande i TSR genom att bidra med större eller mindre belopp till dessa elevplatser – genom aktieköp eller bidrag. En nyhet är att vi för första gången även har ett antal platser för gäster – alltså över 25 år – som kan segla med på något av benen – mer om det hittar du på sidan 9 eller på hemsidan, briggentrekronor.se. ■

ROLF WIGSTRÖM, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor

Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Måndagen den 29 maj 2017
klockan 18.00.

Före den formella delen av årsmötet serveras smörgås och dryck för de som önskar. Vi inleder med ett cirka 30 minuter långt föredrag om integrationssegling med Simon Vinokur. Själva årsmötet startar cirka 19.00.

Enligt stadgarna ska följande ärenden förekomma:

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

Mingel efter årsmötet.

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på: www.briggentrekronor.se > Föreningen samt på Briggen Tre Kronors kontor, Örlogsvägen 11, Kastellholmen, senast 14 dagar före årsmötet. Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig via e-post till: info@briggentrekronor.se eller på tel: 08-545 024 10.

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). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

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



I sommar är det dags igen för den stora tävlingen – och festen – för våra segelfartyg och för alla som uppskattar att de finns – The Tall Ships' Races. Och *Tre Kronor af Stockholm* ska delta på flera av sträckorna.



Segelfartygen kommer till Östersjön

Den internationella kappseglingen The Tall Ships' Races startar i Halmstad den 3 juli och avslutas den 5 augusti i Szczecin i Polen. Fartygen seglar via Kotka och Åbo i Finland och Klaipeda i Litauen.

I varje hamn blir det en flera dagar lång folkfest. Vill du uppleva TSR-festen i Åbo ska du resa dit den 20-23 juli.

Tävlingssträckorna är Halmstad – Kotka, Åbo – Klaipeda och Klaipeda – Szczecin, medan "benet" mellan Kotka och Åbo är så kallad Cruise in Company, vilket innebär att man inte tävlar utan "sällskapsseglar".

Tre Kronor kommer att delta från Kotka och framåt, eftersom det första tävlingsbenet krockar med åtagandena i Almedalen.

Grundtanken med The Tall Ships' Races är att skapa och främja kontakter mellan ungdomar från olika länder och bakgrund. Besättningarna på fartygen måste till minst hälften bestå av ungdomar mellan 15 och 25

år, så kallade trainees. Många av dem har ingen tidigare vana av segling. Uppemot 4000 ungdomar deltar i tävlingen varje år.

Omkring ett hundra fartyg från ett tjugotal länder deltar i tävlingen. Fartygen delas in i fyra klasser, A, B, C och D. I Klass A finns segelfartyg med LOA över 40 meter. Ett fåtal fartyg under 40 meter har A-klassificering i egenskap av råseglare, bland andra *Tre Kronor*.

Klass B är traditionellt riggade segelfartyg mellan 9,14 (LWL) och 39,9 meter (LOA). Klass C är moderna segelfartyg under 40 meter där riggen domineras av Bermudasegel, och klass D är moderna segelfartyg under 40 meter med spinnakerliknande segel.

I varje klass får de tre bästa fartygen pris, och det mest prestigefyllda priset tilldelas det fartyg vars besättning visat störst prov på god kamratskap och på bästa

sätt knutit nya internationella kontakter. Vinnaren utses genom en omröstning bland fartygens besättningar.

Några av de hittills anmälda i Tall Ships' Races är världens största seglande fartyg, *Sedov*, liksom "tvåan" *Kruzenshtern*. Två andra briggar är anmälda hittills: *Royalist*, UK, sjösatt 2014 (se artikel av Hans-Gunnar Øverengen i *Briggenbladet* nummer 3-2016) och *Fryderyk Chopin*, Polen. Några svenska traditionsfartyg som redan är anmälda är *Gratitude* (byggd 1903), *Constantia* (1908), och *Vega Gamleby* (1909).

Läs mer om seglingarna på www.sail-traininginternational.org.

Vill du följa fartygen under seglingen, finns sidan marinetraffic.com/se/.

På TSRs hemsida finns även länkar till en sajt som visar aktuella positioner för de olika fartygen under tävlingen. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Köp aktier och ge ungdomar möjlighet att segla The Tall Ships' Races med *Tre Kronor*!

Vart fjärde år går ett av The Tall Ships' Races i Östersjön och i år är ett sådant år. Vi kommer att ställa upp och segla med på tre av de fyra "benen" och vi vill fylla fartyget med ungdomar för att ge dem chansen att få denna unika upplevelse som det innebär att segla tillsammans med drygt hundra segelfartyg och tusentals ungdomar från ett stort antal länder i Europa och världen.

För att kunna göra detta behöver vi finansiera seglingarna och som en del av detta går vi nu ut med ett erbjudande där du har möjlighet att köpa aktier i Briggen *Tre Kronor AB* av föreningen för att stödja satsningen. Föreningen har fått överta 130 aktier där de tidigare ägarnas önskan är att de ska säljas till förmån för att ungdomar ska få möjlighet att segla The Tall Ships' Races.

Aktierna säljs till ett pris av 2 000 kr st. Vi vill göra helt klart att du som köper aktierna kan inte förvänta dig att sälja aktierna till samma pris utan detta är till stor del ett bidrag till vår segling. När det gäller framtida utdelning kan vi heller inte utlova något annat än glädjen över att vara en av aktieägarna till ett fantastiskt fartyg samt att du har gjort det möjligt för oss att delta i årets The Tall Ships' Races.

Som ett bevis på din insats kommer du att få ett vackert diplom som talar om hur många aktier du köpt och att du på detta vis varit med och bidragit till årets segling. **Vill du stödja Tall Ships' Races-deltagandet men ej köpa aktier** går det utmärkt – sätt in valfritt belopp på föreningens Plusgiro 87 36 63-9 och ange TSR2017 och ditt namn. Även bidragsgivare får diplom!

Mer information om hur du kan köpa aktierna hittar du på vår hemsida ww.briggentrekronor.se. Du kan också ringa till 08-586 224 00 för mer information och för att köpa aktier. Vi vill också göra klart att detta inte är någon nyemission utan att det rör sig om aktier som föreningen fått överta med syftet att de ska bidra till att finansiera seglingen i The Tall Ships' Races.





*Martin Toomingas, Anna Pettersson,
Jens Agger och Turid Bachman syr lappar
för resejsingar på Vegas fock.*

Kurser i traditionell segelsömna

Under januari - februari har två kurser vardera i traditionell segelsömna och vadersplitsning genomförts. Syftet med kurserna har varit att höja kompetensnivån hos besättning och volontärer.

Initiativtagare och organisatör av kurserna är **Martin Toomingas**, båtsman och matros på *Tre Kronor af Stockholm*. Martin berättar om bakgrunden:

– Både traditionell segelsömna och vadersplitsning är hantverk som idag är svårt att lära sig och få erfarenhet av. Det är helt enkelt väldigt få som är skickliga och tillgängliga att lära ut teknikerna.

– Lyckligtvis har vi i nätverket runt "briggen" flera erfarna och duktiga personer som gärna ställer upp. **Elsa Petré**n, matros på *Tre Kronor* och *Vega* har tränat mycket segelsömna på *Ostindiefararen Göteborg* där hon lärt känna **Linnea Ludvigsson**, som även hon är matros. Linnea har också jobbat som professionell segelmakare. Båda ställde gärna upp som instruktörer, fortsätter Martin.

När Martin jobbade med idén att starta kurserna sammanföll det perfekt med att *Vega* behövde byta ut pertar och pertridare från tågvirke till vajer.

– Varför inte köra kurserna i samarbete med *Vega* vars besättning även är nära sammankopplad med *Tre Kronor*, tänkte Martin. När riggverkstaden inte var tillgänglig blev det även naturligt att få med *Shamrocks* besättning. Därmed kunde vi låna Segelsömmarsalen av Skeppsholmens folkhögskola och Skeppsholmsgårdens verkstad för splitskursen.

– När **Johnny Åstrand** ställde upp som instruktör för vadersplitsningskurserna föll allt på plats. Johnny Åstrand var en synnerligen aktiv och kunnig person i den dåvarande block- och riggruppen under byggtiden, berättar Martin.

– Det gick ju bra det här. Nu har vi erfarenheter att bygga på till nästa gång, avslutar Martin. ■

/PER BJÖRKDAHL

Bilderna till höger. Whiteboard är användbar även för hantverkskurser.

Elsa Petré visar Jessica Magnusson Rune ett sätt att utforma en fäll på en verktygspåse.

Linnea Sörenby gör de första insticken i sin första vadersplits, omgiven av Ira Glad och Johnny Åstrand.

och





Sjömannsäcken och verktygspåsen har en lång tradition. Den var ett bevis på sjömannens hantverkskunskande. Under karriären slets de ut och ersattes med allt mer förfinade utföranden. Ett perfekt övningsobjekt alltså.

vajersplitsning



Precis som med vanlig tågverkssplitsning gäller det att starten blir rätt. Med wire är antalet kardeler fler och dessutom har den en "kärna" av tågvirke, så kallad kalv, som ska banna rätt.



FOTO: PAPPENBURG MARKETING, WWW.PAPPENBURG-MARKETING.DE

Friederike von Papenburg

– briggen i stadens hjärta

Två råriggade master, tackel och tåg, bogspröt och klyvarbom i en brant uppåtsträvande vinkel. En galjonsfigur föreställande en ung kvinna, med böljande svart hår, klädd i blå klänning, ses både svävande i luften och som spegelbild i det mörka vattnet i Hauptkanal, nedanför Papenburgs rådhus. Friederike är briggen som ligger mitt inne i stadens hjärta.

Från Hotel Freiherr von Schwartzbergs fönster ses två av Papenburgs landmärken. Tidigare var det pampiga rådhuset, byggt i mörkrött tegel 1913, det självklara blickfånget. Nu är det i stället briggen *Friederike* som tagit rollen som stadens medelpunkt. Nästan 40 meter lång och mer än sex meter bred fyller hon ut en stor del av Hauptkanal. Masterna är riggade med rår för undersegel, under- och övermärs, bram och röjlar. Riggen väcker lika stor uppmärksamhet som rådhusets tinnar och torn.

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

En promenad längs huvudkanalen och några av sidokanalerna visar att *Friederike* inte är ensam. Vi möter mindre enmastade, grundgående seglare, som tjalken *Thekla* och den mindre spetsgattade *Anna*. Nedanför en gammal väderkvarn ligger den grönmålade skonaren *Catharina* och på väg tillbaka till rådhuset går vi förbi den tvåmastade koffen *Margaretha*. En bit längre bort ligger friluftsmuseet Von-Vele-Anlagen. På vägen dit stöter vi på statyer av pråmdragare, i naturlig storlek. De släpar en pråm fullastad med torv i en av stadens många kanaler. Inne på museet, Papenburgs motsvarighet till Skansen, ligger *Therese*, en liten "spitzmutte", ett av många fartyg som seglat

med torv. Grävandet av kanaler för att utvinna och frakta torv är ursprungsnäringsen i Papenburg, i nordvästtyska Niedersachsen. Kanalerna och dräneringen av myrmarkerna var förutsättningen för jordbruk och transporter, som sköttes av pråmar och segelfartyg.

I Papenburg har det alltid byggts båtar

Myrmarkerna vid floden Ems mynning började dikas ut redan under medeltiden. Idag finns ett fyra mil långt nätverk med kanaler i och nära Papenburg. Fortfarande finns många pittoreska klaffbroar och vindbryggor. Staden är en av många som gör anspråk på titeln Nordens Venedig. Här finns inga gondoler, men tidigare har det varit mycket livlig trafik på kanalerna. Större fartyg kunde ta sig ut på floden Ems, och vidare till Nordsjön, när slussarna byggdes ut i slutet av 1700-talet. Partrederier och varv frodades. Torv och spannmål exporterades till de frisiska öarna och längre bort. Fisk, vin, salt, styckegods och virke till varven kom i retur. På 1800-talet växte Papenburg, fick

järnvägsstation 1856 och stadsrättigheter två år senare. En ny tid hade brutit in. Fartygen byggdes nu i järn och ångmaskiner ersatte segel. Så sent som 1920 fanns det fortfarande fler än 20 varv i Papenburg. Idag är bara ett av dem fortfarande verksamt.

Varvet som blev kvar

Meyervarvet har sedan slutet på 1800-talet, då sjösättningar började registreras, byggt fler än 700 fartyg, men i Sverige har det kommit att förknippas med ett enda. År 1980 sjösattes *Viking Sally*, senare omdöpt till *Silja Star* och *Wasa King*. Det är under sitt sista namn, *Estonia*, som hon är ihågkommen. Den 28 september 1994 förliste hon tragiskt, nära Finska Utö, efter att ha hållit hög fart i krabb motsjö, när det blåste kuling på Östersjön. Hon var ursprungligen konstruerad och klassad för mer skyddade vatten och hade inte byggts om, trots att systerfartyget *Diana II* haft svåra problem med sitt bogvisir redan året innan. *Diana II* (numera *Bluefort*), som i år fyller 38 år, är fortfarande i tjänst, vilket är ett bra betyg till Meyer Werft GmbH.

Varvet startades av Willm Rolf Meyer redan år 1795, vid Hauptkanal, på samma plats där *Friederike* ligger idag. Sju generationer senare ägs varvet fortfarande av samma familj, men inriktningen och omfattningen av verksamheten har ändrats. Pråmar och små skutor byggdes i trä fram till 1874, då hjulångaren *Triton*, byggd i järn, sjösattes. En lång rad av små frakt- och passagerarfartyg, färjor och fyrskepp följde. Så sent som i mitten av 1950-talet var den 72 meter

långa fraktfångaren *Durazzo*, den största som byggts av Meyer. Vändpunkten kom med *Mauritius*, ett kombinerat frakt- och passagerarfartyg som gick mellan olika hamnar i Indiska Oceanen. Internationella kontakter knöts och verksamheten växte ytterligare. Varvets första stora kryssningsfartyg, *Homeric*, sjösattes 1985 och kryssar fortfarande i Karibien, nu under namnet *Thomson Dream*.

Varv och kulturarv

Idag arbetar fler än 3 000 av Papenburgs 40 000 invånare på Meyervarvet. De tillverkar två-tre stora kryssningsfartyg om året och dessutom supply-, forsknings- och andra mindre fartyg. Vid varvet finns några av världens största täckta flytdockor. Baudoc II har en yta som är större än fem fotbollsplaner och en takhöjd på 75 meter. Parallellt med moderna nybyggen värnar familjen Meyer om kulturarvet. De historiska delarna av varvsområdet visas för allmänheten och ingår i ERIH (The European Route of Industrial Heritage). I Sverige är världsar-



FOTO: MEYER WERFT GMBH

Meyervarvets största docka (ovan) är en av världens största.

Även sjösättningarna är spektakulära. För att kryssningsfartygen ska kunna nå öppet hav måste de färdas 36 kilometer på floden Ems. Genom en fördämning vid flodmynningen höjs vattennivån vid varje sjösättning.



FOTO: MEYER WERFT GMBH

FOTO: MEYER WERFT GMBH



Meyervarvet 1874, fram till dess hade man byggt mindre träskutor och pråmar. Samma år byggdes hjulångaren *Triton* som inledde en ny epok (nedan).



FOTO: MEYER WERFT GMBH

ven Falu koppargruva och radiostationen i Grimeton med i ERIH.

De 300 000 besökare som årligen kommer till varvet i Papenburg lockas inte enbart av industrihistoria. Den mest spektakulära de-

len av verksamheten är sjösättningarna. För att kryssningsfartygen ska kunna nå öppet hav måste de färdas 36 kilometer på floden Ems. Genom en fördämning vid flodmynningen höjs vattennivån vid varje sjösättning. Tusentals besökare kantar kanaler och flodbankar för att se jättefartygens färd mot Nordsjön.

Gamla trotjänare blir landmärken

Många hamnstäder kan visa upp segelfartyg som efter lång och trogen tjänst på havet har hamnat permanent vid en kaj, där de fått en ny roll som skola, hotell eller museifartyg. Fartyg som *Mosbulu*, *Pommern*, *Peking*, *Passat*, *Suomen Joutsen*, *Viking* och *Af Chapman* har alla förtöjt för gott och blivit en permanent del av stadsbilden.

Det var dock inga segelfartyg som valde Papenburg som sin sista förtöjningsplats och det är oklart hur idén att nytillverka segelfartyg efter gammal förebild, uppstod. Enligt uppgift i "Chapmans Great sailing Ships of the World" skulle *Friederike* vara en nedskalad kopia av en brigg med namnet *Berge*, byggd på Meyervarvet 1865, som förebild. Valdemar von Gruchalla, som har hand om varvsarkivet, kan inte bekräfta uppgiften. Det verkar dock klart att både



Schmacken Thekla von Papenburg är det enda fartyget i Papenburgs samling av museifartyg som faktiskt seglar. De övriga; Thekla, Anna (till höger), Catharina (nedan), Margaretha, Therese och förstas briggen Friederike ligger alla inlåsta i sina kanaler.



FOTON: PAPENBURG MARKETING, WWW.PAPENBURG-MARKETING.DE

Friedrike von Papenburg, fortsättning...

borgmästare, hembygdsförening och framför allt Meyervarvets lärlingar alla spelade en roll i att ge kanalerna nytt liv och återskapa en del av Papenburgs kulturhistoria.

Det här skulle vi aldrig ha kunnat göra idag!

Meyervarvets presschef, Peter Hackman, bekräftar att fartygen byggdes av varvets lärlingar, men säger samtidigt lite syrligt att de aldrig skulle åta sig att bygga någonting motsvarande idag. Orderböckerna är fulla flera år framåt och den som nu vill beställa ett nytt kryssningsfartyg får vänta på leverans till mitten av 2020-talet. Vi får vara glada över att det fanns utrymme för att bevara gamla hantverkstraditioner så sent som på 70-talet. Det var dock aldrig tal om att gå hela vägen tillbaka till 1795. Lärlingarna skulle ju lära sig att bearbeta metall, så Papenburgs nya segelfartygsflotta har skrov av hopsvetsade stålplåtar i stället för trä, som var det ursprungliga materialet.

Tjalken Thekla von Papenburg sjösattes 1978

Det måste ha varit roligt att vara varvslärling i slutet av 70- och början av 80-talet. Nästan varje år sjösattes ett nytt elevarbete – inte med stapelavlöpning, utan med mobilkran, som var det som användes när tjalken Thekla skulle placeras i Hauptkanal. Samma hjälpmedel användes för Anna, Catharina, Margaretha, Therese och till och med briggen Friederike, som 1986 blev sist i raden av "Museumsschiff" i Papenburg. Men – det var ett fartyg som klarade sig undan från att stängas in i en kanal.

Gesine von Papenburg, stadens seglande ambassadör

Gesine är en "schmack", vilket inte ska förväxlas med det engelska ordet "smack", som



är ett samlingsnamn på seglande fiskefartyg. Fartygstypen "schmack" utvecklades på de frisiska öarna. Skrovformen liknar mycket en koff eller tjalk, men är ännu mer badkarsliknande, eftersom skrovsidorna är betydligt högre. Det är ett lastdrygt fartyg som seglades både på kanaler, floder och ute på Nordsjön och Engelska kanalen. Gesine har en galeasliknande rigg, kompletterad med märs- och bredföcksrår. Hon har platt botten och behöver ingen hamn utan kan seglas rätt upp mot en sandstrand för att lasta och lossa vid lågvatten. För att minska avdriften vid bidevindsegling är hon försedd med två sidosvård. Gesine seglar med ungdomar och chartras ibland av företag eller privatpersoner. Hon deltar i Kieler Woche och andra evenemang, där hon passar på att göra reklam för sin hemstad.

Briggen Friederike är Papenburgs flaggskepp

År 1986 lyftes Friederike på plats, drygt 190 år efter att kölen sträckts till de första torvpråmarna på det ursprungliga Meyervarvet som låg just här. Briggen fungerar nu som Papenburgs turistkontor sommartid. Patrick Anneken, Papenburg Tourismus, berättar att fartyget används till allt från konferenser

till bröllop och att Friederike är stadens självklara medelpunkt. Det är ingen besökare som tvivlar på att det är sjöfarten och varvet som är Papenburgs viktigaste näring.

De obesvarade frågorna lockar till ett besök

Har det funnits någon historisk förlaga till Friederike? Kanske? Kanske inte? Det kan ha varit så att lärlingarna eller deras lärare hittade en brigg i Middendorfs "Bemastung und Takelung der Schiffe", eller i den då ganska nyutkomna "Die Brig". Den ursprungliga idén väckte kanske så stor entusiasm att flera personer idag vill se sig som upphovsmän till idén? Det går att komma ganska långt med mail och telefonsamtal, men det kan inte mätas sig med ett besök på plats och det har jag tyvärr inte haft möjlighet till.

Friederike kommer aldrig att segla till Stockholm, men kanske skulle Tre Kronor någon gång kunna segla till Papenburg. Förhoppningsvis kommer en del av oss som är intresserade av briggar att passa på att titta på Friederike och de andra museifartygen, när vi någon gång råkar har vägarna förbi Papenburg. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

Boka en segling med Tre Kronor!

Nu finns årets seglingar ute till bokning. Ta med hela familjen på en familjesegling, bjud dina vänner på en middagskryssning eller en skärgårdssegling eller ta chansen att följa med på någon av våra långseglingar. Alla våra seglingar hittar du via www.briggentrekronor.se

Med reservation för ändringar och felskrivningar.



Vårens seglingsprogram

7 maj Familjesegling, 3 timmar. Pris 595 kr för vuxna, 250 kr för barn t o m 18 år.
7 maj Kvällskryssning, 4 timmar. Pris 850 kr.
12 - 13 maj Långsegling Stockholm-Norrköping. Pris 2 900 kr.
14 maj Kvällstur i Bråviken i Norrköping, 3 timmar. Pris 750 kr.
16 maj Dagegling Norrköping – Nyköping. Pris 1 495 kr.
19 maj Middagskryssning i Nyköping, 4 timmar. Pris 995 kr.
20 maj Dagegling Nyköping – Nynäshamn. Pris 1 495 kr.
21 maj Skärgårdssegling i Nynäshamn, 7 timmar. Pris 1 495 kr.
23 maj Middagskryssning i Nynäshamn 4 timmar. Pris 995 kr.
3 - 4 juni Familjesegling, 3 timmar. Pris 595 kr för vuxna, 250 kr för barn t o m 18 år.
6 juni Nationaldagssegling, 7 timmar. Pris 1 495 kr.
12 juni Middagskryssning med Scarlet Sails-tema till Vaxholm. Pris 995 kr.

30 maj - 9 juni. Lunch och middagskryssningar i Stockholm

Under tiden 30 maj till 9 juni erbjuder vi ett antal lunch- och middagskryssningar. Seglingarna är på fyra timmar och kostar 750 kr för lunchkryssningarna och 995 kr för middagskryssningarna. Datum och tider hittar du i på www.briggentrekronor.se

Sommarens långseglingar

13 - 16 juni Vaxholm – Helsingfors. Pris 6 500 kr.
16 - 17 juni ... Helsingfors – Kotka. Pris 2 495 kr.
27 - 29 juni ... Helsingfors – Stavnäs. Pris 5 200 kr.
29 juni - 1 juli Stavnäs – Visby. Pris 5 200 kr.
9 - 12 juli Visby – Kotka och The Tall Ships' Races. Pris 6 500 kr.
13 - 15 aug. ... Rostock – Karlskrona. Pris 5 200 kr.
16 - 17 aug. ... Karlskrona – Kalmar. Pris 2 495 kr.
17 - 19 aug. .. Kalmar – Stavnäs. Pris 5 200 kr.

Tall Ships' Races

Nu har du chansen att själv uppleva The Tall Ships' Races ombord på *Tre Kronor*! På varje ben har vi reserverat sex platser som är fria att boka för vem som helst. Priset per ben är för ungdomar under 25 år är 8 000 – 10 000 kr. och för vuxna 26 år och äldre 13 800 – 17 800 kr. Läs mer på www.briggentrekronor.se

Planerade höstseglingar

20 aug. Skärgårdssegling från Stavnäs, 7 timmar. Pris 1 495 kr.
21 aug. Middagskryssning i Vaxholm, 4 timmar. Pris 995 kr.
2 sept. Segelbåtens dag, 5 timmar. Pris 895 kr.
2 sept. Kvällskryssning Kastellholmen – Vaxholm. Pris 850 kr.
3 sept. Dagegling Vaxholm – Stavnäs. Pris 1 250 kr.

MEDLEMSRABATT

Som medlem har du **15% rabatt** på alla våra seglingar. Rabattkoden är **MEDI7** och skrivs in i bokningssystemet när du gör din bokning. Rabatten gäller enbart för medlemmar. Har du gäster med som inte är medlemmar gör du en separat bokning för dessa. Alla seglingarna når du via www.briggentrekronor.se För mer information om seglingarna ring 08-586 224 00.



HYR TRE KRONOR!

Du vet väl att du även kan hyra hela fartyget för egen segling med dina vänner, medarbetare eller kunder. När du hyr hela fartyget hjälper vi dig att planera en segling utifrån dina egna önskemål. Vill du göra något extra så kan vi hjälpa dig med specialarrangemang, föredrag och aktiviteter under seglingen. För mer information kontakta Monica Lundin på 08-586 224 00



Leo Eckerman:

”Tre Kronor är som hemma för mig”

När Leo växte upp, ute på landet i Rågetsböle i Finströms kommun på Åland, var han inte särskilt road av sjölivet. Tonårstiden ägnade han mest åt kompisar och dataspel, så när han fick höra talas om den seglande gymnasieskolan, *T/S Gunilla*, var det snarare båtens cyberteknik som lockade unge Leo.

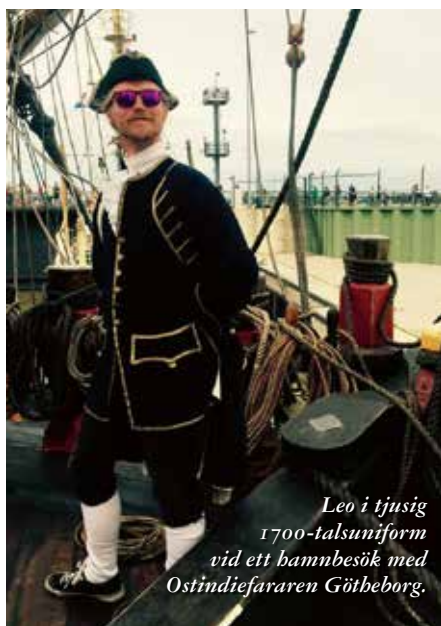
De var tidigt ute med internetuppkoppling via satellit, det var ju häftigt, säger Leo.

Efter att ha seglat gymnasieåren på *Gunilla* och med bland andra *Tre Kronor*, insåg Leo att det var lika bra att läsa vidare på sjökaptensprogrammet på Chalmers. Han har även hunnit vara ute en sväng med *Götheborg*, då som styrman. Och sedan många år tillbaka tillhör han besättningen på *Tre Kronor*, där han numera har mönstrat upp som skeppare.

Besättning under trettio

– I somras seglade vi under en tid med en besättning där alla var under trettio, säger Leo. Fyra av oss var från min gymnasieklass på *Gunilla*. Några av oss har seglat ihop i tolv år, så det kändes stort att ”ta över” briggen själva.

– Under en dagsegling i Stockholm seglade vi från kaj till kaj helt utan att koppla i motorn, det var mig veterligen första gången.



Leo i tjuvig 1700-talsuniform vid ett hamnbesök med Ostindiefararen Götheborg.



Leo gillar när det är elever ombord, i synnerhet elever som vill lära sig segla.

– Det är samma sak när vi seglar med gäster. De som verkligen uppskattar seglingen och är med för upplevelsens skull känns det bra att ha ombord.

– Briggen sitter i ryggmärgen, hon känns verkligen som ”min båt”, säger Leo. Om jag så skulle bli blind skulle jag kunna segla *Tre Kronor*. Jag kan segla henne på lukten, hittar allt ombord.

Sjöman i femte generationen

När Anders Öhman, mer känd som Sjöman Öhman, seglade med *Tre Kronor* för några år sedan tillskrev han Leo citatet: ”Ett segelfartyg är inte sjövärdigt om det inte finns två ålänningar ombord.”

– Jo, det sa jag nog, men det är inte jag som har hittat på det. Jag tror det var Robin som läste det i någon bok.

Men det kan nog ligga något i det, Åland har stolta sjöfarartraditioner långt tillbaka i tiden. Och Leo är nu själv sjöman i femte generationen. Både hans mormor och morfar är Kap Hornare, det vill säga sjöfolk som seglat på segelfartyg runt Kap Horn.

När han inte seglar (eller spelar dataspel) åker Leo gärna snowboard.

Snowboard och snöskor

– Nyligen var jag tre veckor i Japan och åkte, berättar han. Där finns världens bästa lössnö, torrt, fint puder – och det är oftast väldigt snösäkert där.

En hel besättning där alla är under trettio år! Skeppare Leo längst till höger ser rätt nöjd ut.

När Leo inte är på sjön är det fruset vatten som gäller – på snowboard och snöskor. Nedan.



Leo har en särskild sorts snowboard som man kan ta isär och gå uppför berg med, och sen sätta ihop som en bräda när man åker ner.

– Annars turar jag med snöskor också, ibland. Det är tråkigt att vara begränsad till bara liftsystemen, säger Leo.

Styrman på Sørlandet

När du läser det här har Leo rest till Brasilien för att mönstra på som styrman på norska fullriggaren *Sørlandet*. Från Brasilien ska *Sørlandet* sedan segla till USA, och därefter via Azorerna över Atlanten tillbaka till Europa. Leo räknar med att vara hemma igen framåt maj.

– Det ska bli skönt att få komma ut och sträcka på sjöbenen igen, säger Leo. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Galeasen Emelia. Målning av Allan Palmer.

Nybygge på Åland

I år hoppas man på Åland att komma igång med ett nytt skeppsbygge, **Projekt Emelia**. Detta dels för att bevara nationens historiska skeppsbyggartradition, dels för att man behöver ett nytt fartyg som lämpar sig för ungdomsseglingar. Galeasen *Albanus*, som sjösattes 1988, börjar bli sliten.

För närvarande säljs virtuella andelar till hugade spekulanter, till exempel spant för €3200 och däcksplankor för €128 per meter. Totalt beräknas bygget av galeasen *Emelia* kosta 2,3 miljoner euro.

Den ursprungliga galeasen *Emelia* byggdes år 1889 i Hammarland Torp av skeppsbyggmästare Erik Söderström. Läs mer om projektet på: www.emelia.ax. ■

Björn Ericson slutar

Vår rederichef sedan fyra år, Björn Ericson, slutat. Björn har dragit ett stort lass med att sköta driften av fartyget och inte minst har han gjort en mycket viktig insats i att organisera finansieringen av våra ungdomsseglingar. Vi önskar honom lycka till i fortsättningen. ■

/STURE HAGLUND

Grundkunskap 3

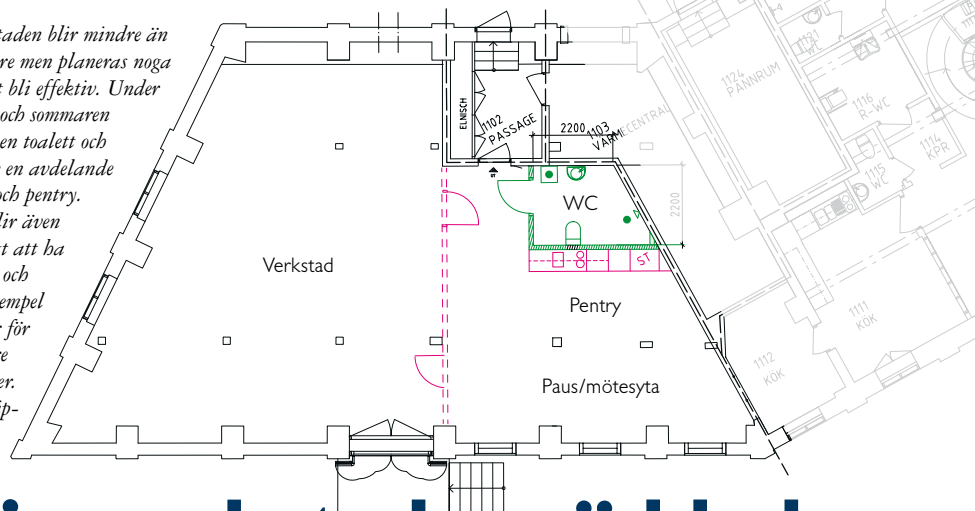
Vilket är det värsta grundet i Stockholms närmaste omgivning? Det finns ingen statistik som entydigt bevisar det, men Transportstyrelsen lär ha en preliminär lista över ökända grund. Den listan toppas av **Bosögrundet**.

Trots att det är väl utmärkt med en röd prick och ett symärke på sjökortet besöks det av åtskilliga båtar varje säsong. Oftast är det motorbåtar som försöker gena mellan prickarna och fastnar med drevet på den endast 70 cm djupa grynnan i Askrikefjärden, norr om Lidingö.

Men även segelbåtar som deltar i Lidingö Runt har rapporterats gå på detta grund, bland annat en 40-fotare som gick på ganska hårt för några år sedan. ■

Känner du till något intressant grund som många går på, av outgrundlig (!) anledning? Tipsa Bladet-redaktionen på bladet@briggentrekronor.se

Verkstaden blir mindre än tidigare men planeras nog för att bli effektiv. Under våren och sommaren byggs en toalett och senare en avdelande vägg och pentry. Det blir även möjligt att ha möten och till exempel kurser för mindre grupper. Princip-skiss!



Riggverkstaden räddad

I december flyttade bolaget ut ut Kolskjulet vilket innebar att även riggverkstaden måste tömmas. På Luciadagen den 13 december flyttades de sista maskinerna av rigg- och underhållsgruppen och ett antal andra volontärer till ett tillfälligt magasin.

Nu brann det i knutarna – både med att finna en lösning för bolagets kontor och verkstad för underhållet. Efter möten under januari, mellan bolagsledningen och föreningsstyrelsen blev slutsatsen att verkstaden måste vara kvar, nära fartyget, och att kontoret kunde lokaliseras på annan plats – så nära som möjligt.

Därmed startade ett intensivt arbete för tre arbetsgrupper från föreningsstyrelsen; en förhandlingsgrupp, en finansieringsgrupp och en teknisk grupp. Den senare har tillsammans med Sven-Erik och Bengt-Arne från riggruppen tittat på hur ytorna i verkstaden kan omfördelas. Lokalen ska framöver täcka hela föreningens behov och även stundtals kunna lånas av bolaget.



Just i samband med Bladets pressläggning startade återflytten av maskiner och utrustning.

I början av april var budgeten säkrad och förhandlingarna med Fastighetsverket klara. Nu är kontraktet påskrivit och vi kan se fram emot en ny tid för föreningen. Och en del jobb innan lokalen blir fullt användbar. ■

/PER BJÖRKDAHL

Nytt kontor och nya utsikter

Kontoret för Briggen Tre Kronor AB har fått ny adress! I mitten av februari flyttade vi hela kontoret från Kolskjulet till vår nya adress i byggnaden "Mindepartementet", Slupskjulsvägen 34 på Skeppsholmen, bara ett stenkast från platsen där *Tre Kronor* byggdes.

Det ska villigt erkännas att det kändes mycket konstigt att flytta bort från fartyget men nu när vi är installerade i vårt nya kontor kan vi konstatera att det var ett mycket bra beslut.

Förutom att vi sänkt våra hyreskostnader rejält så har vi också fått en arbetsmiljö som är värd namnet, eller rent av är riktigt fantastisk. Nu sitter vi i fräscha lokaler med utsikt över Nybroviken och Djurgården från våra skrivbord, riktig fiberuppkoppling till nätet och värme och ventilation som ger oss ett drägligt inomhusklimat hela året. Dessutom har vi fått en rad trevliga grannar inom musik- och konstlivet som också bidrar till trivselen.



Vår samarbetspartner, Annorlunda Catering, har tagit över hela konferensdelen i Kolskjulet, men vi har en bra överenskommelse med dem som ger oss tillgång till lokalerna för ett visst antal egna arrangemang varje år. Vi har också kvar en del av vinden som förråd för fartyget och *Tre Kronor* ligger naturligtvis kvar vid sin gamla kajplats. ■

/STURE HAGLUND



Succé på båtmässan

Föreningens monter på årets båtmässa – Allt för Sjön på Stockholmsmässan i Älvsjö – blev ovanligt välbesökt.

Förutom att det var den största montern på många år var den nog den mest aktiva någonsin. Tre **talor** med olika utväxling där besökaren själv kunde prova, **miniblockbygge**, en nyproducerad **bildvisning** på sju minuter med både stillbilder och filmsnuttar. Över 400 svar på en **tävling** med de vanligaste träslagen ombord och fem lukter på viktiga saker ombord: tjära, snus, linolja, kaffe och balsamterpentin... 39 rätta svar blev efter dragning på ett styrelsemöte fyra glada vinnare. Dessa har erhållit presentkort som räcker till till exempel en halvdagssegling med en medbjuden kompis.



Den verkliga publikmagneten blev **Johnny Åstrand** som nästan alla mässtdagar stod och splitsade wire. Åtskilliga besökare stod kvar hela den tiden det tog för Johnny att göra klädningen, böja wiren, påbörja och sedan slutföra en splits.

Alla föreningens volontärgrupper har bemannat montern; Föreningsstyrelsen, Öppet skeppgruppen, rigg- och underhållsgruppen och ungdomar ur besättningsgruppen. Kul var det! ■

/PER BJÖRKDAHL

Segelfartyg som frimärken

Den 2 februari 2017 var det dags för tredje delen i Åland Posts frimärkserie Segelfartyg som dokumenterar den åländska segelfartygsepoken. Konstnären och *Tre Kronor*-skepparen Allan Palmer står bakom de praktfulla frimärkena med barken *Mariehamn* och fullriggaren *Mermerus*.

De båda segelfartygen representerar en era då utvecklingen av segelfartyg troligen nått sin fulländning. Barken *Mariehamn* hette ursprungligen *Lieutenant* och köptes 1880 av den åländske redaren Nikolaj Sittkoff.



Barkskeppet blev det första åländskt ägda fartyg som med åländsk besättning gjorde en jordenruntresa. Långresan startade 1881 och i juli 1882 rundade fartyget Kap Horn, vilket Allan Palmer valde att avbilda på frimärket.

Fullriggaren *Mermerus* var byggd i Glasgow och det vackra klipperskeppet med järnskrov var ett av de snabbaste segelfartyg som någonsin byggts. Redaren Robert Mattson från Vårdö



köpte fartyget år 1900. På frimärket har Allan Palmer målat fartyget utanför Chiles kust på en av sina många långa seglatser. *Mermerus* mötte sitt öde 1909 när det drev på grund vid Kristiansand i Norge. ■

/POSTEN ÅLAND

Baltic Sea Future – fortsättningen av Hållbara Hav-seminariet

Den 6-7 mars genomfördes en stor Östersjökonferens med 350 deltagare från städer runt Östersjön på Stockholmsmässan.

Konferensen arrangerades av Stockholmsmässan i samarbete med Stiftelsen Hållbara Hav och Stockholms universitet. Konceptet är utvecklat ur de Hållbara Havseminarier som vi hållit varje år sedan 2011 och är ett viktigt steg mot att internationalisera verksamheten och föra samman länderna

för att få dem att lära av varandra. Målet med Baltic Sea Future är att få till ett utbyte mellan aktörer i hela Östersjöregionen.

Kronprinsessan Victoria höll inledningsföreläsningen och därefter följde två intensiva dagar med ett digert program där ett femtiotal talare på fyra olika scener avhandlade allt från övergödning och sjötransporter till konkreta åtgärder för att minska vår påverkan på havet och inte minst viktigt, hur man bär sig åt för att nå ut med information och kunskap till både beslutsfattare och en bredare allmänhet.

Bland de medverkande fanns ett brett spektrum av talare från forskarvärlden, industrin och olika samhällsinstitutioner. Några exempel är Johan Rockström från Stockholm Resilience center, Olof Gränström och Mikael Arevius från Gapminder, Per Espen Stoknes från Norwegian Business School och Jan-Christer Carlsson från Nackunga gård på Hölö. Dessutom medverkade flera av våra vänner från Östersjöcentrum och flera av de talare som varit med på våra Hållbara Havseminarier i Kolskjulet och i Almedalen. ■

/STURE HAGLUND