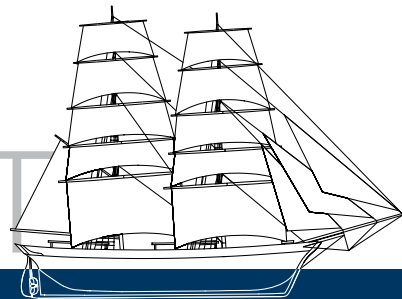


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAREN 2017



Segla i sommar

Äntligen!

Stadsbesök

Blåkläder ny partner

Inskickade bilder

Berömda spökskepp

**Briggenbladet
presenterar**

**Tre Kronor seglar
Tall Ships' Races**



*Lätt vind i starten av The Tall Ships' Races 2013.
Södra Östersjön mellan Skåne och Rügen.*

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Segla i sommar!

Det som skiljer oss medlemmar i Föreningen Briggen Tre Kronor från andra människor är att vi vill segla med briggen över längre tid och gärna längre sträckor. Medan trycket på korta seglingar alltid är högt från den "intresserade allmänheten" när *Tre Kronor* gör sina hamnbesök längs Sveriges kuster, ökar efterfrågan efter långseglingar från föreningens medlemmar.

Nu kan jag glädja er med att det kommer att bli fler långseglingar under hösten. Medlemsrabatten gäller förstås, och du hittar seglingarna på briggentrekronor.se under "Seglingar".

Inom kort kommer för övrigt bolaget att lansera ett helt nytt utseende – och till stora delar nytt innehåll – på sagda webbsajt. Även föreningen kommer att ha glädje av detta, bland annat genom att du som medlem ska kunna gå in på "din sida" och uppdatera din adress, mejladress och andra viktiga uppgifter.

Arbetet med föreningens lokal på Kastellholmen fortskrider enligt plan. När Fastighetsverket dragit de ledningar som krävs ska vi bygga ett litet kök och lägga sista handen vid inredningen. Det kommer dels att bli en verkstad för rigg- och underhållsgruppen, dels ett ställe för Öppet Skepp-gruppen att fixa fika och förvara det de behöver, och även kunna fungera som en enkel mötesplats för alla våra volontärer.

Årets stora evenemang är ändå Tall Ships' Races! Själv kommer jag dessvärre inte att kunna segla med, men jag

uppmanar alla som kan att ta chansen! Det "ben" som kallas Cruise in company, som börjar den 13 juli i Kotka och beräknas sluta i Åbo den 22 juli blir säkerligen en minnesrik upplevelse, när hela segelfartygsflottan "samseglar" genom Finska viken och in i Åbolands skärgård. En syn för gudar!

Men även på tävlingssträckorna Åbo-Klaipeda och Klaipeda-Szczecin finns det

plats för en handfull seglande gäster över 25 år. Enligt tävlingsreglerna ska 50 procent av personerna ombord på båtarna ska vara mellan 15 och 25 år, så det kommer att vara många unga ombord.

Läs mer om seglingarna och festligheterna runt Tall Ships' Race på sidan 12.

Vi som inte kan segla med kan trösta oss med att det går att följa tävlingen på internet. Förra gången *Tre Kronor af Stockholm* deltog i TSR var vi många som satt klistrade vid webbsidan sailtraininginternational.org där man kunde följa fartygens position i realtid. Man kan även se fartygen på marinetraffic.org eller vesselfinder.com, men på Sailtraining Internationals sida slipper man filtrera bort alla andra fartyg. Extra rafflande var det förstås eftersom *Tre Kronor* ledde, inte bara sin klass, utan tävlingen "over all" – alltså låg etta i totalen – länge, länge. Tyvärr inte ändå in i mål, men tillräckligt länge för att det skulle bli oerhört spännande att följa racet!

Lycka till i sommar, *Tre Kronor* med besättning! ■

ROLF WIGSTRÖM, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



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 • PLUSGIRO 87 36 63-9 • SWISH: 123-269 74 15
- ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Äntligen!

Efter 2016 som inneburit ett "stålbad" för alla inblandade både för förening och bolag så kan jag konstatera att vi lyckats och kommit en bra bit på väg mot en ny hållbar organisation och sätt att arbeta tillsammans.

Vi har redan genomfört vårseglingen och jag törs säga att både Norrköping (premiär) och Nyköping blev stora framgångar, starkt jobbat alla inblandade! Vi blev mottagna som det "Stadsbesök" vi verkligen är med orkestrar och kommunalråd och en stor skara kommuninnevånare. Då hade vi också redan haft premiären för Stockholmskolorna som bjöds in under dagarna tre till Kastellholmen för guidning av fartyget och en grundutbildning om Östersjön, mycket uppskattat. Vill även nämna att utan Länsförsäkringar Stockholms stöd både finansiellt och personellt hade det knappast gått att genomföra, en partner som verkligen ställer upp för briggen! Faktum är att intresset är så stort att vi ska genomföra ytterligare tre dagar i oktober på Kastellholmen så att fler Stockholmsungdomar får en möjlighet att bekanta sig med vår verksamhet. I övrigt, S:t Petersburg, Almedalen, Tall Ships' Races, Östersjöseminarium, Höstsegling, Örn- och sälsafari... Vilken säsong vi har framför oss!

Vidare kan nämnas att våra partners stannar hos oss även 2017, vilket känns mycket inspirerande. Kemikalieinspektionen motiverar detta med att man helt enkelt tycker att vi är en utmärkt kommunikationsplattform för deras information och vill gärna vara med i det nätverk som vi byggt upp under åren. Ny partner är Blåkläder som utrustar hela vår besättning med hållbara kläder 2017, välkommen i gänget och stort tack!

Nya idéer frodas och både EU-projekt och egna initiativ arbetas det med för fullt, samtidigt som vi tittar på hur vi mer effektivt ska kunna sälja seglingar i nya former. Tankar och idéer emotes tacksamt. En helt ny hemsida lanseras också inom kort!

Så stort tack till alla i och kring bolaget, föreningen och fartyget för ert uppoftande arbete vilket har varit ovärderligt och nödvändigt under en tuff period.

En sak till förresten, vi sitter och tittar på en prognos på resultatet för första halvåret 2017 och det visar äntligen på ett överskott ☺

/FAIR WINDS, ANDERS MANNESTEN



Lättvindstarten av The Tall Ships' Races 2013.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Premiär för stadsbesök i Norrköping!



Briggen *Tre Kronor* och *Hållbara Hav* samarbetade för första gången med Norrköpings kommun den 13 – 15 maj. Ett mycket fint samarbete har nu inletts med kommunen som varit engagerade i programplaneringen och tillfört intressanta och trevliga aktiviteter under dagarna.

Vi fick ett mycket fint mottagande och vår kontaktperson Karin Faxér, miljöcontroller på Norrköpings kommun har varit engagerad både i planeringen av programmet samt under besöket.

Kommunalråd Karin Jonsson (C) med ansvar för miljöfrågor och Jan-Olov Johnsson (S), ordförande för Norrköping vatten och avfall fanns på plats för att diskutera miljö och vattenfrågor och på däck spelade "Pekingkvartetten" från Kulturskolan. Även Naturskyddsforeningen medverkade och in-

formerade bland annat om övergödning i Östersjön. Det var gott om besökare som samtidigt kunde se *Tre Kronor* från insidan under öppet skepp och besöka miljöutställningen "Ett hav av möjligheter" i salongen.

Under dagarna i Norrköping guidades gymnasieklasser i vår miljöutställning, Norrköpings kommun hade möte ombord och fick lyssna till föredrag om *Tre Kronor* och vårt hållbarhetsarbete för Östersjön.

Vi genomförde också en härlig kvällssegling i Bråviken, som snabbt blev fullbo-



"Pekingkvartetten" från Kulturskolan spelade på däck.

kad. Därefter gav vi oss av mot Nyköping för nästa stadsbesök och även denna segling var fullbokad. Vi fick en fantastiskt fin dag i solsken med många trevliga samt seglingsaktiva gäster och vi fick se säl, som, enligt våra Nyköpingsgäster ombord, är vanligt förekommande i Bråviken.

Det blev fina dagar i Norrköping och vi ser fram emot att återvända! ■

/CHRISTINA THIMRÉN ANDREWS



Starkt engagemang även i Nyköping

Vår andra stad på resan var som sagt Nyköping och det var även andra året som vi besökte staden. Engagemanget i Nyköping stod inte Norrköping efter. Staden arrangerade en minimässa på kajen med aktiviteter för unga och gamla samt utställningar med information om Östersjön. Skolans eget "Little big band" spelade och Vattenmannen och Speed gjorde ett bejublat framträdande. Dessutom var det premiär för årets veteran-

Vattenmannen och Speed är spännande för de små och tänkvärda för de stora...



Blåkläders Jonas Wikander omgiven av Tre Kronors besättning i nya snygga arbetskläder.

Hållbara arbetskläder från Blåkläder

Blåkläder har gått in som partner till Briggen Tre Kronor / Hållbara Hav i arbetet för ett friskare Östersjön. Utöver att Hållbara Havs nätverk utökas med en starkt engagerad partner förser Blåkläder *Tre Kronor* af *Stockholms* besättning med hållbara arbetskläder så att de är väl utrustade att segla symbolen för Östersjöarbetet, *Tre Kronor*, runt Östersjön med budskap om dess situation.

– Det betyder mycket för Briggen Tre Kronor att Blåkläder vill stödja det viktiga arbetet för ett framtida friskt Östersjön. Nätverket inom Briggen Tre Kronor/Hållbara Hav samlar starka partners med specialistkompetens inom olika områden och Blåkläder är ett starkt svenskt varumärke

som passar väl in i vår gemenskap, säger Anders Mannesten, vd, Briggen Tre Kronor.

– När möjligheten gavs att vara med och stötta Briggen Tre Kronor och Hållbara Hav med kläder till besättning och personal kring projektet fanns det inga som helst tvivel. Vårt sätt att arbeta med egenägd produktion, hållbarhet och långsiktiga lösningar stämmer väl överens med deras ambitioner. Ett bra samarbete på flera plan, både vad gäller marknadsföring och feedback på våra produkter från nya användare i en tuff miljö, vilket gör att vi kan utveckla våra kläder ytterligare, säger Jonas Wikander, AB Blåkläder. ■

/CHRISTINA THIMRÉN ANDREWS



Kommunalrådet Karin Jonsson i Norrköping till vänster och miljöcontroller Karin Faxér till höger.

bilsträff på kajen så det var mycket folk i rörelse runt briggen hela tiden.

I salongen på *Tre Kronor* berättade kommunekolog Bjarne Tuttunen om vattnen runt Nyköping och på vilket sätt de skiljer sig från övriga Östersjön. Vi höll också vår egen presentation om Östersjön och vad som är unikt för vårt vackra innanhav.

Mats Amundin från Kolmårdens djurpark berättade också om projektet SAMBAH där man räknat antalet delfiner i Östersjön.

Besöket i Nyköping avslutades med en middagskryssning med "Lär dig segla råttacklat" och en fullbokad dagsegling till Nynäshamn. ■

/STURE HAGLUND



FOTO: ANTON STENROS

Boka segling

The Tall Ships' Races.

Årets stora seglingsupplevelse är The Tall Ships' Races och det finns fortfarande några platser kvar. Läs mer på hemsidan.

Långseglingar

Visby – Kotka. 6 500 kr. 9-12 juli.
Rostock – Karlskrona. 5 200 kr 13-15 aug.
Karlskrona – Kalmar. 2 495 kr. 16-17 aug.
Kalmar – Stockholm (Stavsnäs). 5 200 kr. 17-19 aug

Kortseglingar

Middagskryssningar och familjesegling i Visby 7-8 juli
Skärgårdssegling Stavsnäs – Vaxholm. 1 750 kr. 20 aug.
Lunchkryssning med Hjärtlungräddning. 1000 kr 24 aug.
Lär dig segla råttacklat. 1750 kr. 27 aug.
Segelbåtens dag. 895 kr. 2 sept.
Kvällskryssning till Vaxholm. 850 kr. 2 sept.
Dagsegling Vaxholm – Stavsnäs. 1 250 kr. 3 sept
Middagskryssningar: Se hemsidan.
Heldagssegling från Härnösand till Sundsvall. 1750 kr. 23 sept.

Örn och sälsafari heldag från Stavsnäs och Nynäshamn 7-27 oktober. Heldag 1 750 kr
Två dagar med övernattning i Skärgården 3 250 kr.

MEDLEMSRABATT

Som medlem har du **15% rabatt** på alla våra seglingar. Rabattkoden är **MED17** och skrivs in i bokningssystemet när du gör din bokning. Rabatten gäller enbart för medlemmar! Alla seglingarna når du via www.briggentrekronor.se För mer info ring 08-586 224 00.

Inskickade bilder

Medlemmar, gäster och "allmänheten" skickar då och då bilder till Briggenbladets redaktion – något som vi givetvis välkomnar!

Här ett litet axplock från den senaste "skörden".



*Hej,
Vi seglade in mot stan i måndags (12/6)
och mötte två fartyg för segel. Längst bak syns
Gratia men främst Stockholms stolibet!
/Hej Sigge Wikander*



*Briggen siketad utanför
Gislövsхамmar sommaren 2015.
Foto: Eva Gernandt.*



*Michael Pettersson seglade med Tre Kronor
sträckan Norrköping-Nyköping i maj.
Han kallar bilderna "Kärleksfulla
sneglingar på fartyg".*



Vacker vårbild tagen av Magnus Ericson.

BERÖMDA SPÖKSKEPP

Del 1, "Den Flygande Holländaren"

av Sten Niklasson 2017

*Der fliegende Holländer
(Den flygande holländaren)
av den tyske målaren Michael
Zeno Diemer (1867-1939).*

Haven utgör 70 procent av Jordens yta. Kunskapen om deras ursprung, väsen och uppträdande var länge torftig. Människans resor över oceanerna innebar därför färder in i det okända. Det är inte konstigt att berättelserna om dessa äventyr alltid har präglats av mystik och möten med oförklarliga fenomen. Några har fått en vetenskaplig förklaring, andra har förblivit mysterier.

”Klockan 04.00 på morgonen upptäckte vi ett egendomligt rött sken föröver. Det var en brigg med master, rår och segel i stark relief mot den glödande bakgrunden. Hon närmade sig om babord på skärande kurs och sågs tydligt av vakthavande officer, liksom av en matros, som omedelbart sändes upp som utkik. Men briggen försvann i intet. Sjön var lugn och natten klar. Tretton personer hade sett henne... Kl 10. 45 föll den besättningsman som först siktrat henne ner från förmastens tvärsalning och krossades till döds mot skansen.”

Briggen siktades den 11 juli 1881 av flera fartyg i en brittisk flotteskader utanför Sydafrikas spets. På ett av dem, korvetten *HMS Bacchante*, seglade prins George av Wales som skulle bli kung av England under namnet George V. Han och de övriga i besättningen, inklusive brodern Albert, var övertygade om att de sett det legendariska spökskeppet *Den Flygande Holländaren*. Med



Korvetten HMS Bacchante 1876.

bistånd av sin privatlärare återgav prinsen senare historien i sin redogörelse av den tre år långa resan. Den ovan citerade texten hade godkänts av Amiralitetet.

Två år tidigare hade passagerare och besättning på *SS Pretoria* sett ett rödaktigt sken om styrbord som först troddes vara en nödsignal. När man närmade sig siktades ett underligt segelfartyg som emellertid snabbt försvann trots den svaga vinden.

År 1911 höll en amerikansk valfångare på att kollidera med ett spöklikt segelfartyg, som inte lät sig kontaktas.

Den 24 januari 1924 siktades ett segelfartyg omgivet av ett ljusstarkt sken av fjärdestyrmannen på *SS Maiden*. Fartyget rörde sig snabbt och försvann plötsligt. Flera besättningsmän blev vittne till händelsen, som i loggboken bekräftades av andrestyrman.

År 1942 rapporterade en tysk ubåtsbesättning att man siktat ett segelfartyg som motsvarade beskrivningarna av *Den Flygande Holländaren*. Fartyget sågs segla in i Table Bay i Sydafrika och återfanns aldrig.

Ingen vind men god fart

Den 3 augusti samma år siktades ett egendomligt segelfartyg av vakthavande officeren Davies på *HMS Jubilee* under färd till flottbasen i Simonstown. Davies noterade i loggboken att segelfartyget tillhörde en för honom okänd typ och gjorde god fart under fulla segel trots att det var helt vindstilla. Man försökte signalera till fartyget men fick

inget svar. *HMS Jubilee* tvangs ändra kurs för att undvika kollision.

Så sent som 1959 rapporterade befälhavaren på fraktfartyget *Straat Magelhaen* att man varit nära att kollidera med ett okänt segelskepp med egendomligt utseende som inte svarade på radioanrop.



M/S Straat Magelhaen.

I arkivet på British Museum påträffades nyligen en rapport om ett passagerarfartyg, som vid ett möte till havs med ett underligt holländskt segelskepp stannade och tillät en båt med fyra man att komma över. En av de fyra i båten försökte överlämna en bunt brev till passagerarfartygets präst som dock vägrade ta emot dem, eftersom han hade hört att detta skulle medföra olycka. Holländaren placerade då breven på däck under en tyngd. I sjöhävningen krängde fartyget till och breven för överbord. Rapporten slutar lakoniskt med konstaterandet att passagerarna överlevde.

Detta är några av de många tillfällen, då möten med det som sägs vara *Den Flygande Holländaren* rapporterats.

Knepig utväg

Det finns många versioner av berättelsen om detta spökskepp. Några har sina rötter i en medeltida tysk legend om kaptenen Falkenberg som förlorade sin själ i tärningspel med Djävulen och som straff tvingades segla på haven tills Den Yttersta Dagen. Enligt en variant av denna version erbjuds Falkenberg en möjlighet att undkomma förbannelsen av Djävulen. Om kaptenen nämligen kunde hitta en jungfru som var villig att gifta sig med honom, skulle han bli fri. Erbjudandet var inte särskilt frikostigt, eftersom Falkenberg aldrig kunde gå iland.

En holländsk version handlar om kapten van Straaten som åtagit sig att segla ett fartyg runt Godahoppsudden. Under försöket mötte fartyget en fruktansvärd storm. Trots besättningens vädjanden vägrade kaptenen att vända. Fartyget gick under med man och allt. Kaptenens envishet medförde att det därefter dömdes att segla på haven för evigt som ett spökskepp bemannat av döda sjömäns andar.

En engelsk version liknar den holländska men tillägger att kaptenen mitt i stormens tjut ställde sig på däck och hädade Den Allsmäktige. Då uppenbarade sig en spöklik figur framför honom som fördömde hans smädelsor och tvingade fartyget att segla tills tidens ände.

I den mest spridda versionen av historien kallas kaptenen Hendrick van der Decken. Denne hade svurit att oavsett väder runta Godahoppsudden på hemvägen från Batavia, om det så skulle ta honom tills domedagen. Hans arrogans kostade hela besättningen livet. Fartyget uppges ha gått under 1641.

Böcker om Holländaren

Åtskilliga författare har låtit sig inspireras av legenderna om *Den Flygande Holländaren*. En av dem, Nicholas Monsarrat, tjänstgjorde som tredjestyrman på ett örlogsfartyg under andra världskriget och upp-gav sig själv ha sett spökskeppet. Hans upplevelse inspirerade honom till romanen *The Master Mariner*. En annan författare som påstod sig ha siktat skeppet var Frederick Marryat. I hans bok *The Phantom Ship* heter kaptenen med en lätt förvrängning Philip Vanderdecken. Också Washington Irving, Brian Jaques, Steven Fullenkamp och Sir Walter Scott har använt motivet. Den senare beskrev Holländaren så här:

"She is distinguished from earthly vessels by bearing a press of sail when other vessels are unable, from stress of weather, to show an inch of canvas."

Den i den svenska lyriken bevandrade läsaren påminner sig kanske att akademi-ledamoten Viktor Rydberg skrev en dikt med titeln *Den Flygande Holländaren*. Det tjuugoåttio verser långa poemet präglas långt ifrån av den högtidliga idealism som präglar författarens berömda kantat "Ur nattomhöljda tider..." Flera strofer påminner i stället starkt om rimkonsten i Grönköpings Veckoblad, till exempel:

*På däck ses kaptenen stå
med gastars brödraskap,
hans näsa skiner svavelblå
av druvorna från Kap,
det vita håret fladdrar vilt
om pannans plöjda grund,
men ögat, oh! det blickar milt,
och vänligt ler hans mund.*

En av Richard Wagners tidiga operor bär titeln *Der fliegende Holländer*. Den hade premiär i Dresden 1843. I ett av sina självbiografiska verk skriver Wagner att han fått idén från Heinrich Heines satir *Aus den Memoiren des Herrn von Schnabelewopski*, i vilken berättaren ser en teaterpjäs, där en sjökaptan på grund

av hädelse blir dömd att för evigt segla på haven och endast kan förlösas av en trogen kvinnas kärlek.

Katastrof för Wagner

Heines tema tilltalade Wagners välutvecklade sinne för svulstig dramatik. Men där Heine närmade sig ämnet med ironi och humor, var

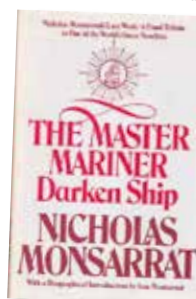
Wagner tyngd av dystert allvar. Han var emellertid mycket nöjd med resultatet och skrev till sina vänner att han från och med librettot till *Holländaren* börjat en ny karriär som poet och tagit farväl av det simpla hopkokandet av operatexter.

Bakom operan *Den Flygande Holländaren* ligger också en verklig händelse i Wagners liv. I början av 1839 var han anställd som dirigent vid hovteatern i Riga. Han hade samlat på sig stora skulder på grund av sina redan då överdådiga levnadsvanor. Hans dåvarande hustru Minna,

som var skådespelerska, hade dessutom lämnat scenen och kunde inte bidra till familjens försörjning. Wagner, som höll på att skriva sin opera *Rienzi*, gjorde upp en listig plan som gick ut på att han skulle undgå kraven från sina allt hotfullare långivare genom att smita till Paris via London och tjäna ihop pengar genom att sätta upp *Rienzi* på Parisoperan. Försöket att sätta planen i verket blev en katastrof. Wagners pass

beslagtogs av myndigheterna på begäran av långivarna, varför han och Minna tvångsligt och under farliga omständigheter tvangs korsa gränsen till Preussen. Detta bidrog till att Minna fick missfall. Till slut lyckades Wagner övertala kaptenen på segelfartyget *Thesis* att trots parets avsaknad av pass ta dem ombord. Under resan mot England drabbades fartyget av storm och grov sjö. Hon drevs norrut och tvingades söka lä i en norsk fjord. I stället för beräknade åtta dagar tog färden till London tre veckor.

Väl i Paris drabbades Wagner av nya motgångar. Han lyckades inte få arbete som dirigent, och Parisoperan avböjde *Rienzi*. Familjen drog sig fram på de slantar Wagner tjänade på att handkopiera noter. Det var då han kom på idén att göra en enaktsopera på holländartemat. Han gjorde en skiss, som faktiskt köptes av chefen för Parisoperan för 500 francs, men lyckades inte beveka denne att använda musiken. ■



Sten Niklasson

är föreläsare och författare. Sten är medlem i föreningen och har hållit föredrag på Briggmåndag och även tidigare medverkat i Briggenbladet med flera artikelsier. Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarare och fartyg.



Bladet presenterar:

Josef Huld, ny suppleant i styrelsen

För er som inte var på årsmötet kan jag berätta att vi valde in en ny suppleant till föreningsstyrelsen, nämligen *Tre Kronors* mycket erfarna matros Josef Huld. Många läsare av *Briggenbladet* har säkert träffat honom ombord, men nu när han valts in i föreningsstyrelsen kan en närmare presentation vara på sin plats. Jag ringde upp honom för att snacka båtliv, psykologi och segeltrim.

Hej Josef! Och välkommen till föreningsstyrelsen! Vi kanske ska börja från början: Hur hamnade du egentligen på *Tre Kronor*?

– Jo, det var så att på gymnasiet gick jag på Den Seglande Gymnaskolan på Öckerö. Där var vi ute och seglade med barken *Gunilla*. När jag hade tagit studenten ville jag gärna hitta ett sätt att fortsätta segla råsegelare och började se mig om efter alternativ. Ganska snart stod *Tre Kronor* som det mest självklara att försöka satsa på. Hösten 2009 pluggade jag en period i Stockholm. Då var min gamla klasskompis, Robin Eliasson, båtsman ombord. En dag ringde han upp mig och sa "Vi är en matros kort på en segling till Åland, vi drar imorgon, kan du komma?", och det ville jag ju gärna!

– Den gången var jag bara med i några dagar, men det gav mersmak! Sedan fick jag ett annat sommarjobb under de kommande somrarna. Men jag gjorde en del kortare inhopps på *Tre Kronor* under den perioden. Sommaren 2014 fick jag sedan chansen att göra min första hela sommarsäsong ombord som matros.

Jaha, så du är en av alla gamla *Gunilla*-elever, var det så du började segla?

– Nja, alltså – det var så jag började segla råsegelare. Men jag är uppvuxen på Donsö i Göteborgs södra skärgård, så sjöfarten har alltid varit närvarande. Min morfar var redare och hade flera båtar. Redan som liten var jag med min morbror ute på bunkerbåt. Men det finns en grej som man måste förstå: Öbor seglar inte! De ser båten som ett transportmedel och yrkesredskap. Så att bara nöjessegla blir nästan lite snobbigt. Som liten var det således mindre motorbåtar som gällde.

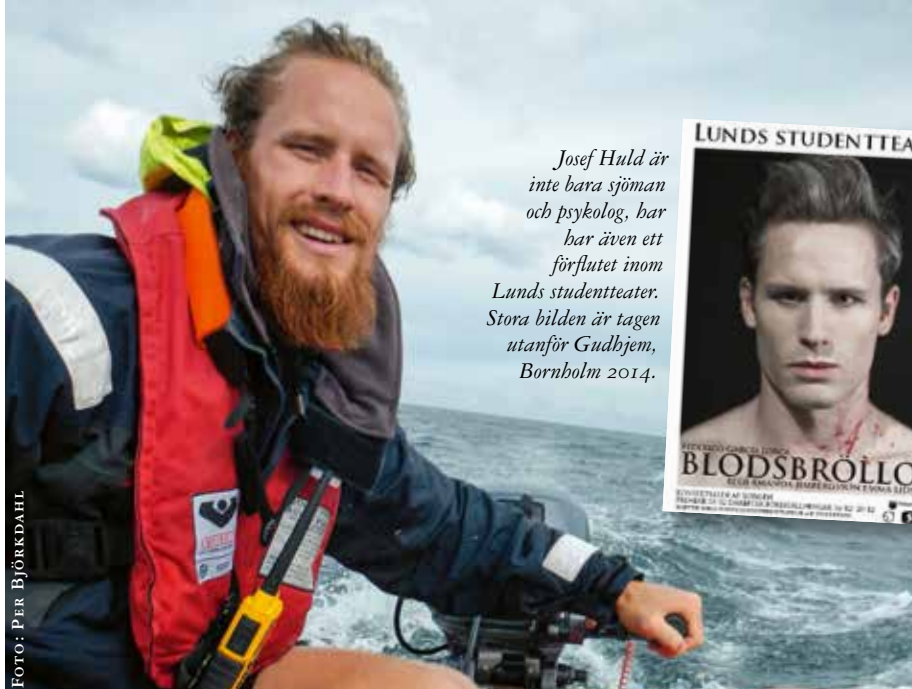


FOTO: PER BJÖRCKDAHL

Josef Huld är inte bara sjöman och psykolog, han har även ett förflutet inom Lunds studentteater. Stora bilden är tagen utanför Gudhjem, Bornholm 2014.

Första båten fick jag och min äldre bror när jag var i 4-årsåldern. Men innan jag kunde simma 200 meter var det stränga förhållningsregler från mina föräldrar att jag endast fick köra inne i hamnen och att jag bestämt skulle ha en orange kragflytväst. Men så en sommar, när jag var 6-7 år, lyckades jag uppnå mina första 200 meter under en familjesemester i Danmark. Och så fort vi kom hem till Donsö igen marscherade jag bestämt hem, grabbade tag i seglarvästen och begav mig ner till hamnen för att köra ut utanför pirnockarna. Det var grejer det!

– Efter det var att köra båt det största sommarlovsnöjet. Jag minns att vi hade en liten snurrebåt där man fick rotera motorn 180 grader för att backa. Men om man bara vred den 90 grader så kunde man köra i cirklar. En gång roade jag mig med det, jag körde varv på varv ute på vattnet mellan Styrösö och Donsö. Men helt plötsligt, till min stora förfäran, flög motorn loss från akterspeglarna! Den sjönk såklart rakt ner till botten. Och där var säkert 10 meter djupt! Jag sprang gråtandes hem till mamma och pappa och lyckades till slut hulkande få ur mig vad jag hade ställt till med. De blev nog mest fulla i skratt men höll minen. Men mitt i paniken hade jag ändå sett ut några ensmärken så jag visste ungefär var motorn låg. Så dagen efter fick vi hjälp av en dykare att plocka upp motorn, som var en gammal Johnson med 3 hästkrafter. Efter lite service fick vi faktiskt igång den igen. Och den motorn går än idag!

– Min seglingskarriär började när jag var 10 år och fick gå i seglarskola på Styrösö och segla jigg. Det var skoj, så det gjorde jag några somrar. Och sen när jag blev lite äldre så fick man segla med scouterna på en liten segelskuta som Donsö missionsförsamling hade, som hette Jenny Kruse. Men dit kom ju alla barn från ön som inte alls kunde segla. Jag minns att de brukade skota förseglen i lo-vart. Jag hade ju gått i seglarskola och seglat jigg, så jag tänkte att de nog hade fått något om bakfoten och försökte protestera. Men då sa de bara "Men de e la klart att vi ska skota i

lo-vart, seglena fyller ju mycket bättre då! Det ser du la?!" Med det svaret insåg jag att det inte ens var någon idé att försöka.

– Det var dock under gymnasietiden som intresset för segling verkligen tog fart. Då väcktes också fascinationen över hur givande det är att jobba i ett team och hur beroende man är av varandra och att samarbetet fungerar. Det är nog mycket därför jag fortfarande seglar. Jag gillar att vara en del i en grupp som jobbar mot ett gemensamt mål.

Okej, så du är alltså från Donsö. Hur kommer det sig att du har hamnat i Stockholm då?

– Jo, jag bodde ju ett halvår i Stockholm under hösten 2009. När jag flyttade härifrån kände jag mig ändå inte riktigt klar med Stockholm. Men då skulle jag börja plugga i Lund, så Stockholm fick vänta. Jag pluggade fem år till psykolog och under den tiden bodde jag både i Lund och Malmö. Men sen ett år är jag nu färdigutbildad psykolog. När det blev dags att söka jobb sökte jag mig till Stockholm. Och det känns jättekul att vara tillbaka! Att bo i en stad där det är så nära till hela seglingsverksamheten, det saknade jag alltid när jag var i Malmö.

– Och så känns det också kul att kunna engagera sig mer i hela *Tre Kronors* verksamhet, även under vinterhalvåret. Jag har ju varit med här länge nu men har tidigare bara haft möjlighet att segla på sommaren, men nu kan jag ju vara med året runt! Till exempel så var det precis i samband med att jag skulle flytta upp till Stockholm som den nya Ungdomsgruppen skulle startas upp och jag blev tillfrågad om att vara med som ledare där. Så där har jag varit med sedan jag flyttade till stan i mars. Det har varit väldigt skoj! Och också kul att Ungdomsgruppen är igång, jag har verkligen saknat en ordentlig ungdomsammansättning inom föreningen!

Jaha, så du är inte bara sjöman utan också psykolog, kan du använda

dig av dina olika kompetenser inom respektive yrke?

– Ja! Det tycker jag verkligen att jag kan! Det var till exempel en viktig faktor i arbetssökandet nu under vintern. Min nya arbetsgivare förstod redan under intervjun värdet av att jag har fått öva så mycket på pedagogik, teamwork och ledarskap. Man förstår värdet av ett gott kollegialt samarbete. Ombord blir man bra på att lösa grejer och det har ökat min förståelse för värdet att ta tag i saker med en gång. Men jag tycker också att psykologutbildningen kan gagna mig inom sjöfartyrket. Jag har blivit bättre på att se helheten.

– Det är viktigt att man förstår att vi är ett team, inte individer som jobbar åt olika håll. Det är en förutsättning att vi samarbetar, annars kommer vi aldrig kunna få 35 meter båt med uppåt 750 kvadratmeter segel att funka! Jag tänker att jag kan bidra med att få gruppen mer synkad och sammansvetsad. Och just det där tycker jag är så spännande ombord, allas olika kompetenser och hur vi kan lära oss av varandra. Ombord är man blandat yrkessjöfolk och folk med andra kompetenser, i alla möjliga åldrar. Jag tror att det är en viktig anledning till varför det är så roligt ombord och varför det vi gör ofta blir så bra!

Spännande! Vad har du för framtida seglingsplaner? Kommer du att kunna försätta kombinera de två yrkena?

– Jag hoppas det! Nu i sommar ska jag använda två veckor av semestern till att segla *Tre Kronor*. Det var svårt att motstå eftersom det är Tall Ships' Race, även om det kanske inte blir semester direkt. Jag har aldrig seglat *Tre Kronor* på Tall Ships', men i höstas seglade jag *Vega* på Tall Ships' Regatta och då vann vi ju hela rasket! Så eftersom jag inte har upplevt något annat än vinst så tänker jag att det är så det får bli även i sommar!

– Jag har nyss läst fartygsbefäl klass VII och håller precis på att samla ihop den sista sjötiden för att kunna begära ut en behörighet. Så förhoppningsvis kommer jag kunna segla lite som styrman nästa sommar. Jag vet inte om jag kommer kunna segla så mycket att jag får behålla min behörighet men från att jag får ut den så har jag i alla fall fem år på mig att segla styrman. Och sen kan jag ju alltid göra en refreshmentkurs ifall jag blir av med behörigheten. Det känns väldigt skönt med möjligheten att gå till sjöss om jag vill varva psykologjobbet med något annat en period.

Vad fint Josef, tack för att jag fick snacka lite med dig! Och vi ses ju på styrelsemötena i höst! Trevlig sommar! ■

/AMANDA HÖGDÉN

LÄS MER OM T/S GUNILLA

www.ockergymnasieskola.se
https://sv.wikipedia.org/wiki/T/S_Gunilla



Årsmöte och föredrag

Innan årsmötet den 29 maj höll **Simon Vinokur** ett föredrag om **Integrationssegling** som är ett projekt inom Svenska Båtunionen. Projektet inkluderar invandrare i båtlivet och bidrar därmed till integration mellan svenskar och ointegrerade invandrare. Läs mer på: www.ints.se.

Två nya i styrelsen

Vid årsmötet valdes två nya suppleanter in i föreningsstyrelsen; **Josef Huld** som presenteras i artikeln till vänster samt **Anders Ljungberg**. Anders är med i Rigg- och underhållsgruppen ända sedan de kallades för "Blockgruppen" och då tillverkade fartygets alla block. Han är i grunden civilingenjör starkström men jobbar nu på Vattenfall med IT-



system. Att vara volontär med inriktning på att jobba i trä ser Anders som ren avkoppling från det ordinarie skrivbordsjobbet. Han har dessutom en egen träbåt – en mahognymotorbåt från 50-talet. Tidigare fritidsseglade han. Förutom båtar och sjön gillar Anders att resa, förra året kryssade han på floderna i Ryssland.

Övriga styrelsen består av **Rolf Wigström**, ordförande, med ett år kvar av sitt mandat. **Magnus Ström**, vice ordförande och **Mats Andersson**, ledamot har ett år kvar på sina mandat. **Per Björkdahl**, **Amanda Högdén** omvaldes som ledamöter på två år. **Eric Lindahl**, kassör nyval som ledamot på två år. **Josefin Sollander**, sekreterare omval som ledamot på ett år. **Jan Olsén** omvaldes som suppleant.

Rolf Wigström och **Anders Rigodt** valdes till föreningens representanter i Briggen Tre Kronor ABs styrelse.

Grundkunskaper 4

Vänta Litets Grund är en röd och svart kassunfyr cirka nio nautiska mil sydost om Härnön utanför Härnösand. Fyren är placerad över grundet med samma namn sedan 1972. Dessförinnan var den utmärkt med en lysboj sedan 1908. Sitt namn har den fått efter kutterbriggen *Vänta Litet*, som undersökte och uppmätte grundet år 1840, utsänd av Amiralitetet.

Vänta Litet byggdes i Karlskrona 1807 och kasserades 1844. Det märkliga namnet påstås ha uppstått genom att kung Karl XIV Johan... "då han tillfrågades av en officer vad fartyget skulle heta, så dröjde kungen med svaret en lång stund innan han sa: 'Wänta litet.'. Om han avsåg att på så vis namnge briggen eller om han helt enkelt åskade om betänketid framgår inte av historien". Om det är en skröna lär vi inte få veta.

Trots att ingen heltäckande historia om fartyget står att finna, ger ett antal träffar på nätet och en del boktexter ett intryck av en synnerligen spännande skeppshistoria. *Vänta Litet* deltog i strider med danska flottan vid Bornholm 1809-1813 men klarade sig undan förstörelse. Däremot råkade fartyget ut för en decemberstorm i Biscayabukten 1821 då hon förlorade en stor del av riggen. Besättningen lyckades i grov sjö nödrigga stormasten vilket visas på IT Byströms målning här till vänster. Uppdraget bestod i att konvojera svenska handelsfartyg till Medelhavet och skydda dessa från barbareskstaternas pirater. Fartyget återkom till Karlskrona i augusti 1823.



Örlogsbriggen
Vänta Litet, 1823.
DigitaltMuseum.

Vänta Litet i storm, 1821.
DigitaltMuseum.

Ett spännande kapitel, "Irrfärder under Gustav IV Adolfs pommeranska krig" i Claes Bernes bok *Segelfartygens tid* beskriver örlogsbriggen – och dess besättnings – vedermödor under två stormiga vinterveckor 1807. Uppdraget var att transportera den preussiske generallöjtnanten Christian Ludvig von Willing och ett antal officerare till Memel. Hur det gick rekommenderas du att läsa själv. ISBN 978-91-7329-013-5. ■

/PER BJÖRKDAHL

Tre Kronor seglar Tall Ships' Races



Tre Kronor af Stockholm har haft stora framgångar både i själva kappseglingen och som här i Crew Parade 2009. Galjonsfiguren är jungman i besättningen och heter Sabina Nordén.

FOTO: HANS-GUNNAR ÖVERENG

några platser för betalande passagerare och där finns det fortfarande möjlighet att följa med även som vuxen.

Därför är du som vill ta chansen att uppleva äventyret "The Tall Ships' Races" välkommen att boka in dig på någon av de platser som finns kvar.

Tack till våra finansörer!

Att delta i The Tall Ships' Races är en kostsam historia och detta har bara kunnat möjliggöras genom generösa bidrag från våra vänner som bidragit till att göra årets satsning möjlig:

Henrik Granholms Stiftelse

Gälöstiftelsen

Föreningen Sjömansbem i utländska hamnar

Jacob Wallenbergs stiftelse, Särskilda Fonden

Abraham Rydbergs Stiftelse

Sven och Dagmar Sablén's stiftelse

Aktieköpare i årets TSR-kampanj.

Stöd vårt deltagande

Det finns fortfarande möjlighet att köpa aktier för att stödja årets medverkan i The Tall Ships' Races. Gå in på www.briggentrekronor.se så hittar du mer info. Aktierna kostar 2 000 kr st och du som köper en får ett fint diplom som bevis på ditt stöd. ■

/STURE HAGLUND



The Tall Ships' Races är världens största regatta för segelfartyg och arrangeras varje år på flera platser runt om i världen. Målet med The Tall Ships' Races är, förutom att samla de stora segelfartygen, att föra samman ungdomar från olika länder och bygga broar över nationsgränserna.

Själva kappseglingen har naturligtvis en central roll i hela The Tall Ships' Races och här har *Tre Kronor* verkligen visat framfötterna när hon varit med tidigare. Flera gånger har hon varit i ledning genom stora delarna av racen men hittills har slutresultatet "bara" blivit andraplatser som bäst. Det hoppas vi naturligtvis att vi ska kunna ändra på i år.

Även om själva kappseglingen naturligtvis är viktig så är det faktiskt något helt annat som är den tyngsta delen i hela evenemanget. Det finaste priset, "Sail Training International Friendship Trophy" går nämligen till den besättning som gjort mest för internationell förståelse och vänskap och vinnaren utses genom en omröstning bland alla fartygen.

Tre Kronor, ett prisat fartyg

Sedan finns det också en rad andra priser också och här har *Tre Kronor* skördat lagrar. Hon har vunnit priset för bästa paraden i två hamnar, men den utmärkelse som vi är mest stolta över är dock utan konkurrens "Newcomer of the year" 2009. *Tre Kronor*

korades då till bästa nykomling i samtliga regattor i hela världen det året.

Platser kvar

Med ombord kommer vi att ha ungdomar från Marina Lärverket i första hand men vi har också två ungdomar från Klaipeda med på sista benet samt några ungdomar från Botkyrka och Fittjapulsen. Dessutom har vi

TALL SHIPS' RACE 2017

Etapp 1 Halmstad - Kotka

Efter 3-4 dagars folkfest i stan går starten i Tall Ships' Race från Halmstad den 3 juli. Det långa första "benet" till Kotka i östra Finland beräknas ta cirka tio dagar. Den 13-16 juli ligger fartygen i Kotka och festligheter pågår i och kring hamnen. I varje hamn tågar fartygens besättningar genom staden i en uppskattad "Crew Parade", där besättningsarnas kreativa sidor kommer till sin rätt.

Etapp 2 Kotka - Åbo

Den 16 juli går starten för sträckan Cruise in Company, från Kotka mot Åbo. Fartygen byter ibland delar av besättningen med varandra, besöker olika hamnar på vägen och "sällskapsseglar" på denna sträcka. Festligheterna i Åbo pågår sedan mellan den 20 juli och den 23:e.

Etapp 3 Åbo - Klaipeda

Starten går den 23 juli i Åbo. Den andra tävlingssträckan går till Klaipeda i Litauen. Fartygen beräknas anlända efter sex dagars segling. Därefter blir det fest i dagarna tre, mellan 29 juli och 1 augusti.

Etapp 4 Klaipeda - Szczecin

Starten för sista tävlingssträckan går den 1 augusti, och fartygen beräknas anlända till Szczecin den 5 augusti. Fram till den 8 augusti pågår sedan finalfestligheterna, med den stora prisutdelningen som huvudnummer. Det är inte bara de som seglat snabbast i sina klasser som får pris. Man kan även få pris för bästa "Crew Parade" eller för "bästa kamratskap". Andra ätråvärda pris är bucklan för "flest nationaliteter ombord" och trofén "The Sail Training International Friendship Trophy".

Tre Kronor kommer att delta från Kotka och framåt, eftersom det första tävlingsbenet krockar med fartygets uppdrag i Almedalen. Efter Szczecin fortsätter Tre Kronor vidare till Rostock och Hanse Sail men det är en helt annan historia.

