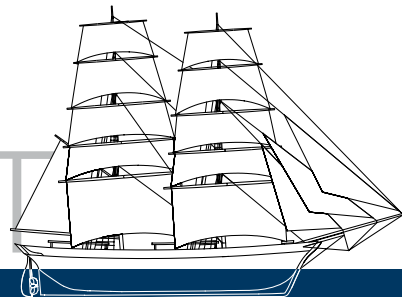


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2019



Mot 2020!

Vad har vi gjort i år?

En oförglömlig dag
– Berättelser från
ungdomssegling

Inskickade bilder

Kommersiella
vinddrivna fraktfartyg
snart verklighet

Resultat av
medlemsworkshopen

Seglingar 2020

Ostindiefararen
Göteborg ska
segla igen

God morgon skansen!

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Mot 2020!

Det lackar mot jul när jag skriver detta och jag hoppas att det blir trevligt och härligt för er alla!

I årets sista nummer finns mycket att läsa, men jag vill särskilt uppehålla mig lite kring artikeln som startar på sid 4 – om våra ungdomsseglingar och vilken skillnad de kan göra. Att läsa våra ungdomars upplevelser ombord ger verkligen en extra dimension. Ibland kanske det bara behövs att sitta i en salong under däck och spela kort med några kompisar för att det ska kännas bra en stund eller att få hjälpa besättningen och känna vinden och äventyret i håret. Vad det än skapar för känsla så är den sann och det blir ett möte både med besättningen och skolkompisarna. Det känns verkligen bra att vi alla är en del av detta.

Nu seglar vi in i vårt 21:a år sedan byggstart och vi är några år närmare vår vision att segla i 100 år. Med er hjälp blir det möjligt – efter en härlig workshop tillsammans mer några av er medlemmar har vi i styrelsen utifrån resultatet från den kvällen arbetat fram tre inriktningar som vi under 2020 kommer att arbeta vidare med: Värdskap ombord/guider; Kurser; Föreningshemsidan 2.0. Vi kommer att involvera er och ställa frågor om hjälp med både handkraft och kanske specifika göromål, för vi vet att det bor många fina kompetenser bland er alla.

Det har varit ett tufft år och jag bad VD Mats Jakobsson om några korta ord om nuläget:

"Bolagsledningen arbetar med en refinansieringsplan i tre huvudsteg för att skapa en långsiktig hållbar finansiell lösning för bolaget.

1. *Det frivilliga underbandsackordet som avslutades i augusti, resulterade i att bolagets skuldbörda minskar med 10,7 mkr i form av nedskrivningar eller kvittningar mot aktier i kommande nyemission.*
2. *Nu pågår förhandlingar med bolagets institutionella kreditgivare dvs tre banker och Almi. Målet med dessa diskussioner är att finna en lösning där bolagets krediter även till dessa kan reduceras. Det är konstruktiva diskussioner.*
3. *I början av 2020 genomföra en kvittningsemission samt en kontantemission på minst 4 mkr.*

Bolaget har även anlitat en extern finansrådgivare, Åsa Granberg, som hjälper till i detta arbete.

Parallellt med dessa aktiviteter pågår också ett intensivt arbete med att söka nya samarbetspartners för "Expedition Rädda Östersjön", bland annat har diskussioner om ett långsiktigt samarbete med Rotary International med cirka 80 000 medlemmar kring Östersjön inletts."

Vi i föreningen vill med dessa ord från Mats passa på att tacka för bolagsstyrelsens oförtrutna arbete att vända ekonomin till något bättre och inte minst besättningsgänget och vårt kontor – tack för allt ni gör varje dag för att hålla skutan flytande.

Sedan vill vi i styrelsen naturligtvis tacka alla er medlemmar som både detta år och många innan dess med oförtruttet hopp och stöd ser till att vi seglar vidare...

Med varma, stora och hoppfulla tillönskningar om goda stundande helger! ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

PS: Och som vanligt: har ni frågor och funderingar hör av er: josefin.sollander@briggentrekronor.se



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 • MEDLEMSKONTAKT: foreningen@briggentrekronor.se • 08-545 024 10
 • ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Vad har vi gjort i år?

Att 2019 varit lite stökigt är väl ingen överdrift direkt. Trots rekonstruktion och medföljande turbulens på många håll har vi trots allt lyckats genomföra en seglingssäsong.

Vi startade i mitten av maj och avslutade första veckan i oktober. Vårt stora uppdrag har i år varit Skärgårdsturnén, där vi haft med oss **Ebbot Lundberg** från Soundtrack of Our Lives, Sveriges jazzdrottning **Viktoria Tolstoy**, scenkonstnären **Peter Carlsson** (han med Blå Grodorna) och multimusikern **Tina Ahlin**. Dessutom har vi liksom alla tidigare år medverkat i Visby under Almedalsveckan.

Resten av säsongen har vi i huvudsak koncentrerat oss på att göra publika seglingar i Stockholmstrakten. Detta har inneburit att vi gjort uppehåll under de delar av säsongen där vi inte sett möjligheter att seglingsintäkterna ska täcka de rörliga kostnaderna. Antalet seglingsdagar har därför blivit färre i år, men trots detta har vi haft fler passagerare än föregående år.

Totalt har drygt 2 500 personer seglat med oss. Av dessa har 158 varit skolungdomar från grupper i riskzonen för utanförskap. Vi har också haft 18 elever från Marina Läroverket som gjort praktik ombord mellan 5 och 17 dagar. Räknat på persondagar blir det cirka 150 dagar per grupp, eftersom Marina Läroverkets elever tillbringat mer tid ombord per person.

Utöver detta har 47 volontärer seglat sammanlagt 550 persondagar. Att segla som volontär är ju också en form av praktik, samtidigt som det ger *Tre Kronor* ett viktigt tillskott av duktiga och engagerade besättningsmedlemmar. Sammantaget har vi på det viset levererat 850 praktikdagar ombord för 223 ungdomar.

Detta skulle inte vara möjligt om vi inte fått stöd från olika håll. Våra viktigaste finansiärer har varit en rad stiftelser och fonder, men även du som betalar din medlemsavgift är med och bidrar. Utöver detta har också flera av våra passagerare varit med och skänkt en hundralapp till ungdomsverksamheten i samband med att de bokat sin resa.



Utan volontärer – ingen segling.
Här lägger två volontärer om storstängskotet efter stagvändning. På väg till Visby 2019.

Alla ni som varit med ska ha ett stort tack och vi hoppas att ni känner samma stolthet som vi över detta. ■

De stiftelser och fonder som bidragit till årets seglingar är:

- Gålöstiftelsen
- Föreningen sjömanshem i utländska hamnar
- Sven och Dagmar Saléns Stiftelse
- Stockholms Sjöfartsstiftelse
- C.J. Roos af Hjelmsäters Donationsfond
- Kungliga Patriotiska Sällskapets Donationsfond
- Prins Carl Gustafs Stiftelse

/STURE HAGLUND

Lägesrapport från Bolagets styrelse

Det här året har varit ett av de tuffaste i Briggen Tre Kronors historia. Året började med att den pågående nyemissionen fick avbrytas för att en av våra banker begärt omedelbar återbetalning av sitt lån.

Vi tvingades då in i en företagsrekonstruktion som varade över nästan hela seglingssäsongen. Detta gjorde planeringen svårare och antalet seglingsdagar blev färre än förra året. Trots detta lyckades vi ändå öka intäkterna från passagerarseglingarna så att 2019 blev vårt bästa år hittills på den punkten.

Nu är rekonstruktionen avslutad sedan en tid tillbaka. Resultatet av rekonstruktionen blev att situationen räddades, tack vare ett oerhört stort tillmötesgående från alla så kallade oprioriterade fordringsägare, som accepterade det ackordsförslag som styrelsen utarbetat tillsammans med rekonstruktören. Utfallet av ackordet blev att bolagets skulder kommer att minska med 10,7 mkr när kvittning mot aktier eller nedskrivning har genomförts, vilket beräknas ske innan årsskiftet.

Sedan en tid pågår konstruktiva förhandlingar med bankerna/Almi om att hitta en lösning som även minskar banklånen och räntekostnaderna. Vi kommer att återkomma med mer information när en slutlig uppgörelse nåtts även med dessa parter, vilket vi hoppas på att ha klart inom kort.

När överenskommelsen med bankerna/Almi är klar, kommer vi att starta den nyemission som ingår i planen för den slutliga refinansieringslösningen för bolaget.

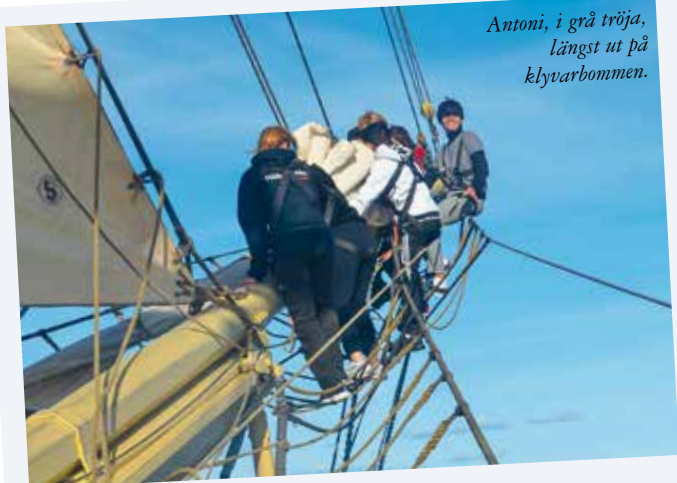
Styrelsen ser fram emot att såväl befintliga aktieägare och nya investerare kommer att vilja vara med och bidra till Briggen Tre Kronors framtida verksamhet, det vill säga seglingar, utbildning och hållbarhetsprojektet "Expedition Rädda Östersjön".

Styrelsen i Briggen Tre Kronor AB

Tack för en underbar dag med Briggen
för SPR3C från St Botvids gymnasium,
Botkyrka!
Julie Gilbert Astely

En oförglömlig dag

– Berättelser från en ungdomssegling



Antoni, i grå tröja,
längst ut på
klyvarbommen.

Antoni

Dagbok från briggen.

På måndag åkte min klass och jag självklart på en resa med båt från Nynäshamn till Stavnäs vinterhamn sen tog vi bussen tillbaka till slussen. Så jag ska berätta från början.

Båten såg jättefin ut, det var intressant det fanns många segel och många master, det hade jättefin färg, trä och metall, men det syntes inte att det fanns metall bara den stora metall som man kastar i vattnet för att stå på en plats.

Vi åkte klockan 10. I början var det lite tråkigt för att de flesta av oss var ganska trötta från vägen men när vi startade jobba också på båten tex vi klättrade, vi öppnade segel, vi åt, det var inte jobb men vi var hungriga: (Hela klassen var i salongen där det fanns 5 bord där vi satt och spelade hela tiden, det var jättekul. Maten var lite men ris var gott. MEN personalen var det bästa av allting på båten, Martin var den man som sa till oss vad vi ska göra varje gång och han var jättekul och rolig och alla gillade honom, sen vi hade en tjej som var 18 hon var trevligt. Så ja det var kul, vi alla hade det jätteroligt, vi spelade många spel där under resan och sen ropade de på oss igen att hjälpa men den här gången skulle vi hissa alla segel och yes det var jätte kul.

Jacqeline

Jag åkte till båten igår, det var lite spännande och jobbigt. När jag nådde dit började jag uppskatta naturen. Jag såg storleken av båten och ett stort hav. Jag gick med mina klasskamrater och lärare. Båten såg stor ut och var jättestor när jag klev in i båten. När vi gick in i båten såg vi personal och andra folk. De presenterade sig och berättade regler för oss. Efter en stund åt vi frukost, frukosten var kaffe och te men jag tog te. Jag och Patience styrde båten i ungefär tio minuter. Efter vi har åkt lite längre drog vi ner segel för att styra båten och det var jobbigt. Jag pratade med personal, sjöng, dansade lite och pratade med andra folket vi träffade.

Det började bli tråkigt för mig efter klockan fyra eftersom jag blev trött och min mamma ringde mig. Många av mina klasskamrater klättrade men jag var inte med. De förklarade mycket om båten, jag fattade lite men inte allt. Vi åt mellanmål och det var jättegott. Jag lekte med mina klasskamrater och om en timma nådde vi stranden. Vi drog upp segel igen och det var jobbigare. En av personalen ville att jag drar segel hela tiden och jag gömde mig när jag såg honom. Utflykten var slut klockan sex och det var roligt. Jag kom hem lite sent och berättade för min mamma.



Styrman Jens pekar åt
vilket håll Jacqeline ska styra.

Patience

Igår åkte jag till båten från Nynäshamn till Stavsnäs och det tog oss 9 timmar för att nå deras sista station. Det var inte så spännande för mig för att det var väldigt jobbigt när jag åkte där förra terminen. Jag kände som att jag skulle kräkas, men jag var glad om hur besättning välkomnade oss till båten och det var jättebra att se hur natur och hur stora havet ser ut. Det kändes också bra att träffa övriga människor i båten. De serverade oss kaffe och te för att få oss att känna oss lite varma för att det var lite kallt.



Patience väntar på order att bärga segel.

En av personalen lät mig och Jacqueline styra båten för några minuter för att kontrollera båten så den går på rätt väg, men i början var jag inte intresserad av det. Efter det seglade de med oss och för att styra båten lite till men det var jättebra för mig. På eftermiddagen gav de oss ris och currysås med kyckling och bullar och dryck.

Vi tillbringade mer än 8 timmar på båten för att det tog mycket tid från Nynäshamn till deras sista station så det blev tråkig för mig för att jag gillar inte lång distans resa och jag har saknat min mamma också. Vi gjorde också olika saker i båten för att se till att den är på rätt väg. Medan vi var på båten kände jag att båten gick inte snabbt för att jag ville vara hemma men det gick snabbare än jag trodde.

Jag och Jacqueline fick en ny kompis som är gammal nog att vara min farfar! Hahahaha, men tyvärr vet jag inte hans namn. Det var han som även tvingade mig att styra båten.

Till slut kom vi till Stavsnäs klockan 18.

Ali

Klockan var 4:00 när jag sov. Min mobil larmade och jag vaknade, kl var 7:00 sedan när jag blinkade hade kl hunnit bli 7:49 sen rörde jag mig fort och klädde på mig så snabbt som jag kunde. Jag kunde inte hinna till tåget som skulle åka 8:27 från Mariatorget till Nynäshamn så jag skyndade mig för att hinna till nästa tåg som skulle åka kl 9:00. Jag hade tur att jag hann i tid. När jag var i båten ropade kapten på alla för att han skulle prata med oss. Han sa att "vi kan inte segla just nu eftersom det blåser inte". Efter 30 minuter började vi att segla, vi var tvungna att dra repen och det var jobbigt. Efter ett tag bjöd de oss på kaffe och bullar. När vi åt lunch var kl 13:00 och efter det klättrade vi upp i masten och där kände jag mig lugn. Det var fantastiskt och man kunde se flera kilometer fram. Jag stannade där uppe i några minuter och Julie tog några bilder som vi har inte sett tills nu. kl 18 landade vi nära slussen och sen åkte vi hem.



Ali kände sig lugn när han klättrade upp i masten.

Gabriela

Vi träffades vid Mariatorget och åkte tillsammans till Nynäshamn och sen seglade vi. Vi var vi, personalen och några äldre människor. Det var lite kallt men fint. Vi åt frukostsmörgås med kaffe och vi tar många bilder. Sedan hjälpte vi till med båtens segel, några av oss drog och andra släppte repen. Vid lunchen åt vi ris med kyckling och drack saft, sedan fortsatte vi att hjälpa och det var väldigt roligt. Vi spelade kort och mötte sedan en tjej och en man som pratar spanska som kallas Amanda och Ramon. Sen klättrade de andra men jag ville inte eftersom jag var rädd. Också spelade vi sanning eller konka som var roligt, och sen åkte vi hem. Det var en oförglömlig dag.



Gabriela står i mitten på fördäck.

Rahima

Jag vaknade klockan sex på morgonen eftersom jag och mina klasskamrater skulle åka till bryggan. Vi hade varit där klockan halv tio och väder det var kallt men solen sken fint. Vi åkte tillsammans med pensionärer. Det var som ett fartyg från gamla filmer. Jag kände som om jag var på 1800-talet. Vi hjälpte personalen att hissa segel. Jag klättrade i masten och jag först kände nervös men efter, jag vet inte hur jag ska förklara med ord mina känslor.

Jag och mina klasskamrater spelade många olika spel och vi gjorde många saker. Jag drack grönt te och tillsammans med det åt vi kanelbullar. För mig är det mycket bra för att jag tycker mycket om grönt te.

Det var pensionärer i båten som ville prata med oss. Han ville lära sig ryska av oss, så han frågade oss om orden. Jag tog en hel del foto. Vi kom tillbaka klockan sex till Stavsnäs. Men vi måste skulle åka till Slussen. Därför att vi åkte en timme bussen till Slussen. Bussens väg gick genom skogen och jag såg solen gå ner. Efter det åkte vi åkte med tåget hem och jag sov på tåget eftersom jag var så trött, men jag tänkte att även om det var en utmattande dag var det samtidigt en rolig dag.



Rahima var lite nervös i början men det gick över.

Ilia

Det var en solig dag när allt började på bryggan. Havet var stilla. Människor stod och väntade på att båten skulle åka bort. När laget var klart, ledde de oss till skeppet. Det var ett stort träskepp som drevs med motorn men faktiskt var ett segelfartyg.

Den svåraste delen var att vänta på lunchen. Alla satt på undervåningen och spelade kort och "sanning eller konsekvens" medan vi väntade på nya uppdrag. Plötsligt brast en matros ut, han skrek att vi har en uppgift att göra. Alla gick upp tillsammans och hjälptes åt med jobb. Medan några hissade segel, vände andra seglen. Där var också en pensionär som berättade för oss roliga berättelser.

Det var riktigt intressant dag som jag kommer inte glömma.



Ilia till vänster tyckte det var en intressant dag.

En oförglömlig dag, fortsättning...

Nozanini

Vad kan vara mer intressant än att resa?

Igår åkte jag med mina klasskamrater på båten. Jag hade fått oförglömliga känslor som jag kommer att komma ihåg hela livet. Jag har rest mer än gång på de moderna fartygen, men den var första gången som jag hade åkt på rekonstruerat piratskepp. Det var först när jag var på skeppet, som jag märkte enorma vita segel. Nära seglet såg jag Sveriges flagga, som fladdrade i vinden. Vi genomgick säkerhetsutbildning och hörde också alla detaljer om syftet och seglen på fartyget. Under resan hjälpte vi besättningen att hissa segel eller vrida dem i riktning mot en ny vindriktning.

Vilken underbar känsla av frihet det var när man stod i fartygets akter och din blick gick mot horisonten. Alla tankar, bra och dåliga, lämnar huvudet och du står bara och tycker om det. Ändå lockade detta mystiska inflytande från havet och vattnet som svepte mot fartygets akter mig. Denna effekt av vatten på en person får oss att tänka.

Vi åkte förbi många öar, både stora och små. På en av dem lyckades vi till och med överraska figuren av ett djur som såg ut som ett rådjur. Solen upplyste vår väg, men vinden beslutade att bli en följeslagare också.

Vi slutade aldrig, vi fortsatte att segla och i stort var vår resa cirka 8 timmar lång. Fartyget var bara ett litet korn i ett ständigt sig rörande hav. Detsamma kan sägas om människors liv. Var och en av oss är en del av denna ständigt rörliga värld. Och precis som havet är människors liv intressant och mystiskt.



Nozanini klättrade upp till förmarsen.

Khuslen

Jag vaknade klockan 7 på morgonen. Sen åkte jag till Mariatorget och träffade kompisar. Vi gick till Stockholm södra och Nynäshamn tillsammans. Där var jättekallt. Jag hade på mig varma kläder, men jag var kall.

Först åt vi smörgås och drack varmt te, kaffe för vi var mycket hungriga. Där finns nästan 15 människor. De är så snälla. Sen lär de oss hur man öppnar seglen. Då åt vi igen lunch. Det var gott. Sen gick jag till försegel. Det var fruktansvärt. Jag var jätterädd. De lär oss många saker.



Khuslen tyckte det var läskigt att skota försegel.

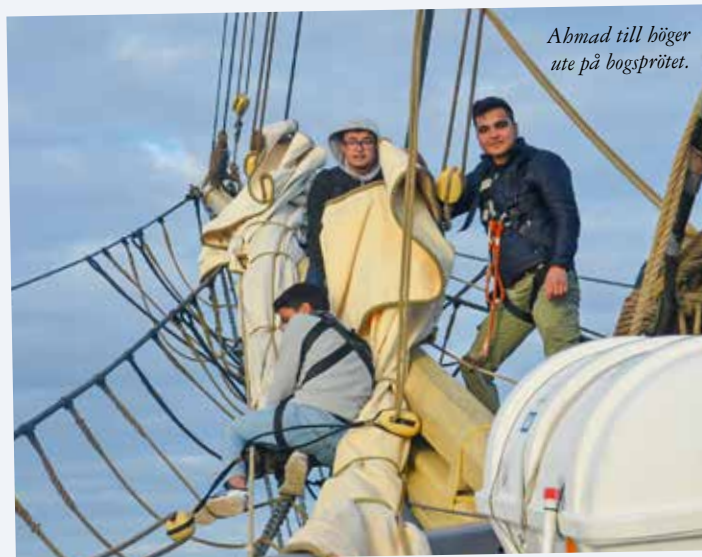
Ahmad

Segeltur i skärgården

Det var Måndag den 23 september jag var tvungen att vakna tidigt för att alla vi som går På SPR 3c skulle vi till segeltur. Det skulle bli roligt när jag hörde jag att vi får segla igen i Skärgården för mig var det tredje gången för vissa första gången. Första gången seglade jag med skolan och andra gången var jag som volontär. Så bestämde vi antingen åka på egen hand eller med gruppen till Nynäshamn. Gruppen skulle samlas i Mariatorget. På vägen pratade vi om olika saker, diskuterade om olika ämnen. Så när vi var framme höll personalen på att bereda båten, och när jag ser båten den påminner mig på nåt sätt om Pirates of the Caribbean-filmen.

Så båten skulle börja segla kl: 10:00. Vi fick vänta ett litet tag tills båten blev färdig, och så gick vi ombord. Som vanligt började kaptenen att presentera sig och fortsatte vidare med personalen. Båten började åka första timmen med motorn. Sedan fick vi hjälpa dem med tamparna och seglen. Så dagen fortsatte vidare. Alla såg glada ut, vi spelade kort, Sanningen eller konka, och fick veta mer om varandra. Sedan serverade de fika. Sedan klättrade vi upp i masten. Innan vi började klättra berättade personalen hur man klättrar upp i masten. Sedan fortsatte vi njuta av timmarna som skulle vi vara i båten. Amanda, en tjej som jobbar där, kom och berättade mer om båten. För mig som var där tredje gången kändes det som att jag är på en helt annan planet och allt är lätt och lugnt, man ser inget problem framför sig. Under dagen fick jag träffa en 75-årig pensionerad lärare som älskade sitt jobb. Så fick jag lyssna på hans erfarenheter om livet och han berättade också om sina 30 år som lärare, så han var rolig och social. Sen serverades lunch. Så dagen rullade vidare och allting var fantastiskt. Tiden gick så fort. Under de 8 timmar som vi var i båten gick tiden som 8 minuter, särskilt för mig, och allting känns helt fantastiskt för mig när jag seglar med Briggen. Jag skulle gärna vilja tillbringa mer tid på Briggen och lära mig mer om segling.

Oopsen : När vi var snart framme fick jag veta om att en kärlek skapades under resan av en av mina kamrater som blev blixtförälskad i en kille som jobbar på båten.



Ahmad till böger ute på bogsprödet.

Karolin

Solen sken och vinden förflyttar vattnet i havet med vågorna och deras fina ljud. När vi var framme vid båten, var det jättefint väder men ganska kallt. Sedan gick vi in. Först lyssnade vi på information och



Vi hade jätteroligt, tyckte Karin.

reglerna som vi var tvungna att göra, sedan började dagen på båten. Vi började promenera runt båten och ser det fina vädret med det rena vattnet.

Sedan hämtade de fika för oss, det var kaffe med smörgås.

Klockan var ca 11:30 när vi började hjälpa personalen med att segla, några av oss drog och andra släppte det var jättespännande!

Det var så fin personal, som Martin som började jobba där på båten för 6 år sedan, hans lön är 25 tusen kr och hans flickvän heter Amanda.

Vi fotograferade och tog fina bilder på båten med fin natur.

Vid lunch åt vi ris med kyckling och salat som var god mat.

Sedan klättrade några av oss i masterna.

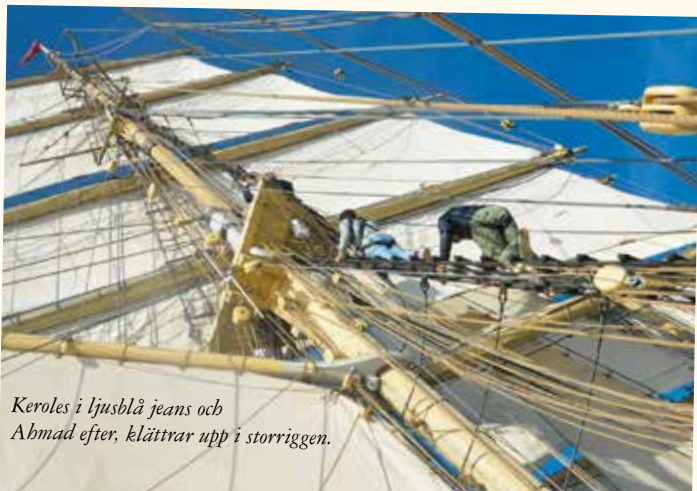
Några andra vågade inte för att det var lite farligt för några, men det var roligt för några eftersom de tyckte om att se vatten i havet under dem.

Vi spelade kort och sanning eller konka som var roligt, sedan tyvärr var det dags att åka tillbaka. Vi hade jätteroligt och skön dag på den fina båten med den skönt vädret i vatten under den underbara moln och ren luft.

Tack för idag, och tack för Julie, vår lärare, för att hon tänkte på att boka för hela klassen eftersom alla ska ha roligt.

Keroles

På morgonen ca kl 8:00, det var så kallt, och jag mötte hela klassen i Mariatorget. Sedan åkte vi tillsammans tåget till Nynäshamn. Där åkte vi båten kl 10:00. Först navigerade vi med motorn ca 1 timma och sedan tog vi ned seglen, och seglade under lång tid, under den här tiden fixade vi seglen flera gånger för rätta hållet, och spelade sanning eller konka tillsammans med klasskamraterna. Det var så roligt faktiskt att klättra i masten och kolla på horisonten, det var fantastisk havsut-sikt. Också fick jag klä på mig sele och det var snyggt, det hjälper att man inte ramlar i vattnet. Jag har träffat många nya människor, en av dem som intresserade mig var en artonårig tjej som jobbar där. När jag såg henne tänkte jag direkt om jag kan också jobba där, alltså det är väldigt roligaste jobb som man kan få. Man träffar nya människor varje dag och seglar varje dag och gör väldigt roliga saker under resan t.ex. klättra i masten, ta ned seglen, hissa seglen och en massa roliga saker. Till sist åkte vi tillbaka och det var en jättebra dag med mina klasskamrater, med matroserna och med vår bästa lärare Julie.



Keroles i ljusblå jeans och Ahmad efter, klättrar upp i storriggen.

Segling sätter sig på hjärnan

Har man haft tonårsbarn har man ofta haft orsak att förundra sig över hur de tänker och beter sig, och tänker man tillbaka på sin egen ungdomstid kan man nog även ha anledning att fundera över sitt eget agerande i deras ålder.

Man säger att "dina barn gör inte vad du säger till dem utan som du gör". Nu finns det faktiskt forskning som kan förklara detta fenomen och varför ungdomar har så svårt att få struktur på sitt liv.

Från kaos till struktur

En smula förenklat kan man säga att en tonårshjärna har dubbelt så många synapser (kopplingar mellan hjärnceller) som en vuxen. Detta gör att hjärnan arbetar ganska ostrukturerat och irrationellt, men i takt med att man växer upp reduceras antalet synapser utifrån vad hjärnan "ser" är användbart, och när man närmar sig 23-25-årsåldern har hjärnan "rensat klart". Kvar blir då de kopplingar som hjärnan upptäckt att den faktiskt behöver.

Hjärnan justeras utifrån miljön

Hur hjärnan utformar sig är dock beroende av vilken omgivning den befinner sig i. Är man barn till en småföretagare är sannolikheten stor att man själv blir företagare, medan barn till konstnärer ofta söker sig till konstnärliga yrken, och om ens närmaste umgängeskrets består av människor utanför samhället får man en hjärna som är väl anpassad för det livet.

Nu ska också sägas att hjärnan är väldigt "plastisk", det vill säga den har förmågan att anpassa sig till nya förutsättningar även senare i livet, men det tar då betydligt längre tid.

Vad har segling med detta att göra?

Jo, ett segelfartyg erbjuder en speciell miljö. För att kunna arbeta ombord måste du vara engagerad och ansvarskännande. Det är en rätt exklusiv skara ungdomar som har förstått detta och som söker sig till segelfartygen. Livet ombord skapar också en mycket nära och tät gemenskap. Eller egentligen är arbetsgemenskap ett bättre ord. Alla ombord bildar ett team som har ett gemensamt mål, vilket är att segla fartyget och att göra det till en bra upplevelse för alla som är ombord, både passagerare och besättning.

Intensivträning för hjärnan

Att få praktisera ombord innebär alltså en intensiv och ganska unik möjlighet att ladda hjärnan med många bra egenskaper som man har stor nytta av i det kommande livet.

Vi har sett detta hos många ungdomar ombord. Oavsett vilken bakgrund de har haft eller vilken väg de sedan valt i livet, har det varit tydligt att den tid de tillbringat ombord har lyft dem som människor och givit dem bättre förutsättningar att ordna ett bra liv.

Det har alltid pratats om hur segling fostrar men nu finns det också en vetenskaplig förklaring. Vill du förstå mer om tonårshjärnan rekommenderar vi en artikel i Forskning & Framsteg med titeln "Tonårshjärnan baxnar". Den finns att läsa på nätet på <https://fof.se>. ■

/STURE HAGLUND

Inskickade bilder...

...är alltid välkomna till redaktionen!
Här följer några sidor att njuta av.

*Hem från Visby,
7:e juli 2019.
Fotos Anders Jangö*

*Mats Landén tog den här bilden
med mobilen 30:e augusti 2015.*





*Båtsman Martin
jobbar i riggen,
maj 2013.
Foto: Jan Engstedt*



*Henny Schollin
fotade med iPhone
från Vega.
2013-07-23.*



*Ännu en härlig bild på väg
hem från Visby, 7:e juli 2019
Foto: Anders Jangö*



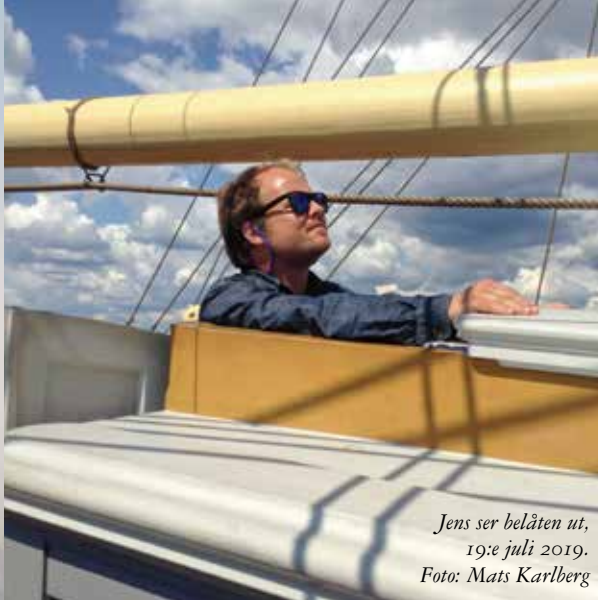
*I dimman på Stockholms ström
17:e oktober 2015.
Foto: Magnus Damstedt*



*Adrian Cambensy stod vid Molenfeuer i
Warnemünde när Tre Kronor – sin vana trogen –
dundrar in med ledsegel på floden Warnes mynning
på sin väg mot Rostock den 8:e augusti 2015.
De segelfartygsintresserade tyskarna får gäsbud!*



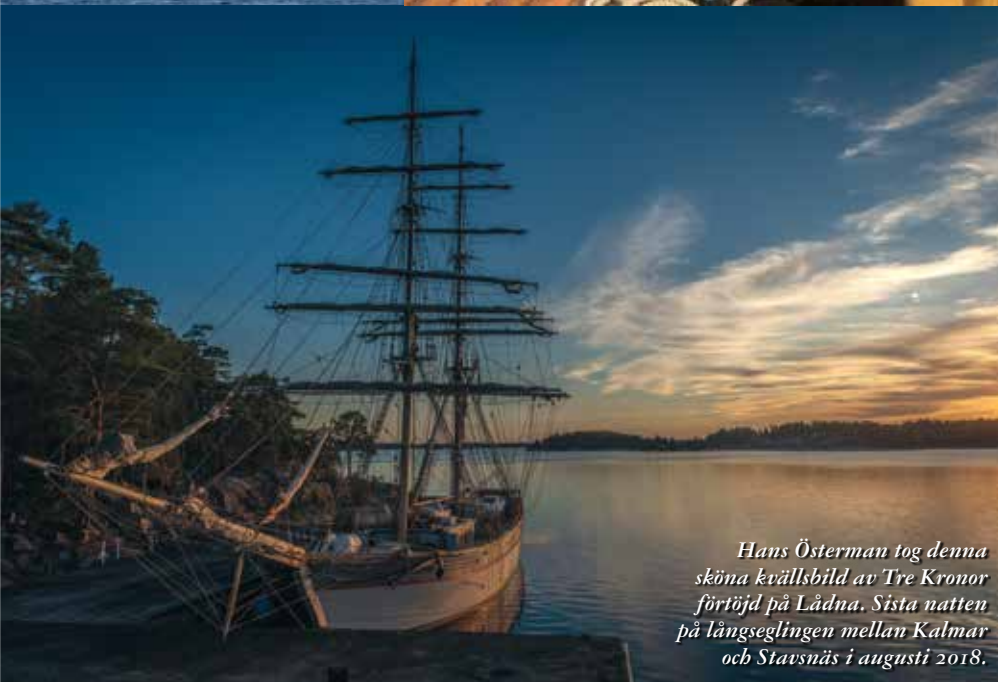
Hägring kanske Örgrund,
12:e maj 2017. Foto: Jan Engstedt



Jens ser belåten ut,
19:e juli 2019.
Foto: Mats Karlberg



Susanne Källström
fotade matroserna
Amanda och Ira
med sin iPhone
sista maj 2019.



Hans Österman tog denna
sköna kvällsbild av Tre Kronor
förtöjd på Lådna. Sista natten
på långseglingen mellan Kalmar
och Stavnäs i augusti 2018.

Vi möter några medlemmar som seglat med Tre Kronor 2019



Gunilla Bergström och Ulf Vågström

Varför seglar ni med briggen Tre Kronor?

– Gunilla: Jag har varit medlem förut och har så gärna velat segla med briggen, men det har inte blivit av. Nu såg jag att det var sista chansen för säsongen så vi bestämde oss för att följa med. Det är så roligt att göra det här tillsammans. Och nu blir vi medlemmar båda två!

Har ni någon egen koppling till segling?

– Gunilla: Gamla skepp har alltid intresserat mig! Min morbror var skeppare på en bark, och jag var med honom några gånger. Jag gillade verkligen hur det gungade på havet.

– Ulf: Jag vill alltid komma i kontakt med havet, det är viktigt för mig. Jag har också en familjetradition att hålla vid liv – mitt efternamn Vågström är ett sjömansnamn.

Vill ni segla fler gånger?

– Ja, det blir fler gånger! Vi vill ta med jobbkompisar på den här upplevelsen. Vi har flera vänner aktiva inom bilkultur, ånglok och veteranflygplan och de kan säkert vara intresserade av briggen. Det handlar också om att bevara gammal teknik och kulturarv. Och upplevelsen: det är så behagligt att segla fram, det finns ingen anledning att ha bråttom. Här hinner man liksom njuta och verkligen se skärgården. Och vi har träffat spännande människor under seglatsen. ■

/LENA NIEMI BIRGERSDOTTER



Kommersiella vinddrivna fraktfartyg snart verklighet

Hur kan detta vara möjligt? De stora oceangående segelfartygen fasades ut för mer än hundra år sedan. Redan för hundrafemtio år sedan var den maskindrivna sjöfarten betydande, då med kol som drivmedel. Gradvis ersattes kolet av olja.

Länge var oljan billig och självklar. Full fart framåt! Efter andra världskriget var segelfartyg för långa frakter helt borta, de sista var åländska Gustav Erikssons. I kustsjöfarten förekom segelfartygen ytterligare i något decennium.

Sjöfarten står för 90 procent av transporterna i Sveriges import och export och cirka en tredjedel av de inrikes godstransporterna. Den absoluta huvuddelen drivs med olja.

Tuffa miljökrav framåt i tiden

FN-organet International Maritime Organization, IMO, som svarar för internationella sjöfartsfrågor, har tagit beslut om en initial strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50% till år 2050

jämfört med 2008, samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt.

Inom Föreningen Svensk Sjöfart, som deltagit i förhandlingarna om strategin, är ambitionen ännu högre.

Minskningen av miljöpåverkande utsläpp från sjöfarten sker i flera definierade steg.

En enorm flotta

Den internationella sjöfarten omfattar över 50 000 handelsfartyg över 1000 bruttoton som fraktar någon typ av gods. Av dessa fartyg finns ungefär 450 stora fraktfartyg som tar bilar mellan kontinenterna. Inom just det segmentet är Walleniusrederierna en viktig och innovativ aktör.

I början av året beslutade Svenska Trafikverket att tilldela 27 miljoner kronor för utveckling av ett vinddrivet biltransport-

fartyg under 2019-2022, med Wallenius Marine som projektledare.

Briggenbladet kontaktar därför Carl Fagergren, Naval Architect och projektledare på Wallenius Marine för att få veta mer.

Kan du berätta lite om bakgrunden till projektet med vinddrivna biltransportfartyg?

– Wallenius Marine arbetar med ship management, ship design & newbuilding, performance management och marin IT för fartyg som hanterar rullande last, till exempel personbilar. Inom det här området är Walleniusrederierna med dess intressebolag världsledande. Ägarfamiljen har länge haft en vision om emissionsfri sjöfart och arbetat målmedvetet kring frågor om hållbarhet, både kopplat till den tekniska fartygsutvecklingen och driften, men även med sociala frågor kring besättningens situation ombord, förklarar Carl och fortsätter:

– Vi har jobbat länge på olika sätt för att minska bränsleförbrukning och få ner utsläppen. Ett sätt är ruttoptimering. Ett an-

Den datorframställda bilden ger en idé om hur kommande vinddrivna biltransportfartyg kan se ut. Forskningsprojektet "wind Powered Car Carrier" ger därmed namnet på en helt ny fartygstyp – wPCC. Fartyg som är konstruerade för att bara transportera bilar kallas PCC (Pure Car Carrier). De fartyg som med hjälp av vissa böj- och sänkbara däck, och däck med extra förstärkning kan lasta både bilar, lastbilar och annat tyngre rullande gods har förkortningen PCTC (Pure Car/ Truck Carrier). Foto: Wallenius Marine



nat är andra drivmedel än olja. Vi har byggt de första multibränsle drivna biltransportfartygen åt UECC. De fartygen kan drivas av flytande naturgas, flytande biogas, biodiesel eller syntetiska drivmedel. Just nu byggs två stycken batterihybrid LNG PCTC-fartyg i Jiangnan utanför Shanghai och ytterligare ett är beställt, berättar Carl.

Landets vassaste experter

– När det gäller vind som drivkälla är det något vi har tittat på under ganska lång tid. Det resulterade i en tvåårig förstudie som i sin tur ledde till att vi sökte projektanslaget från Trafikverket.

– Forskningsprojektet **wind Powered Car Carrier (wPCC)** fördelas enligt en preliminär plan mellan tre partners, Wallenius Marine, KTH och SSPA. Det innebär att vi har tillgång till landets vassaste experter, forskare, skeppsbyggnadsingenjörer och en rad specialister på olika områden, säger Carl.

– Parallellt med forskningsprojektet leder jag ett kommersiellt projekt inom Wallenius Marine. Det handlar om att vind-

drivna biltransportfartyg helt enkelt ska vara en lönsam affär. Ambitionen är att vi med segeldriften ska kunna minska energianvändningen vid en frakt med 90 procent. Tidsåtgången för en resa över Atlanten är idag sju till åtta dagar. Med vinddrift kanske det behövs tolv dagar. Med bilar i lasten räknar vi med att kunderna i slutändan kan tycka att en kostnadsminskning mer än väl kan uppväga en något längre leveranstid, fortsätter Carl.

Ett verkligt paradigmskifte

– Vi måste självklart även i fortsättningen kunna garantera en leveranstid. Det innebär att fartygen måste ha ett alternativt drivsätt till vinden för att kunna "stöta" driften under sträckor med svagare vindstyrkor samt vid manövreringen ut och in i hamnar. Dessutom måste elkraft produceras under hela resan för navigeringens och besättningens behov – som till exempel uppvärmning.

– Kan den, mycket mindre, maskindrift som ändå behövs använda LNG, alltså flytande naturgas som drivmedel kommer vi att klara IMO:s 2050-mål med marginal redan om kanske fyra till fem år. Det innebär att vi med vinddriften startar ett paradigmskifte inom hela sjöfartsnäringsen.

– Den dagen vi även kan få möjligheten att köra den nödvändiga maskindriften med LBG, alltså flytande biogas kommer vi att nå praktiskt taget NOLL utsläpp! Men dit är det tyvärr en lång väg när det gäller produktionskapacitet, konstaterar Carl.

Skarpa testseglingar

Den datorritade bilden här på uppslaget ger en idé om hur man tänkt sig riggen som vingar med en böjd av runt 100 meter. Hur långt har ni kommit?

– Vi har mycket idéer men vi är ännu inte så långt framme att jag kan berätta om detaljer. Vad som dock står klart är att det inte kommer att handla om segelduk utan snarare om stål, glasfiber eller något annat hårt material. Riggen måste vara extremt robust och måste fungera i flera decennier, berättar Carl.

– Det är en lång och bred rad av studier som nu pågår i rask takt. Redan under nästa år ska vi tillsammans med KTH bygga en demonstrator. Alltså en kraftigt nerskalad modell som vi ska testsegla någonstans i Stockholmstrakten. Det innefattar även en fungerande rigg, avslutar Carl Fagergren.

De seglingarna är vi från Briggenbladet mycket nyfikna att följa. För dig som söker fördjupning rekommenderar vi en titt på video, se till höger på sidan. ■

/PER BJÖRKDAHL

Källor, bland annat: Wallenius Marine, sspa.se, energinyheter.se, DN, cag.se, Svensk Sjöfart och ics-shipping.org.

OM WALLENIUS- REDERIerna



Wallenius Lines är idag en industriell investerare och aktieägare i flera internationella rederier som United European Car Carrier, UECC. Wallenius Wilhelmsen ASA och Wallenius SOL samt olika logistikbolag. Utvecklade det så kallade RoRo-konceptet redan på 1960-talet.

Wallenius Marine arbetar med hållbar shipping-service, från innovativa design- och nybyggnadstjänster till ship managementtjänster. Sedan mitten av 1990-talet har fler än 70 biltransportfartyg designats av Wallenius Marines fartygsingenjörer och byggts på varv i Japan, Korea och Kina. Wallenius Marine sköter driften av 20-25 av gruppens fartyg.

Wallenius Lines och Wallenius Marine är helägda dotterbolag till **Rederi AB Soya** (bildades 1934 av Olof Wallenius) och ingår i Soya-koncernen.

VAD ÄR SSPA?

SSPA Sweden AB ägs av Stiftelsen Chalmers Tekniska högskola sedan 1997. Verksamheten var tidigare statlig och hette då Statens Skeppsprovsningsanstalt. SSPA är ett maritimt konsult-företag med uppdrag inom en rad områden. Kanske mest publikt känt är den 260 meter långa skeppsprovsningsrännan där fartygs egenskaper studeras vid släpförsök. Hemsida: sspa.se.

FAKTA OM LNG OCH LBG

LNG (Liquefied Natural Gas), är naturgas som kylts ned till minus 162 grader. Då har den övergått från gas till vätska och krympt 600 gånger i volym.

Naturgas är ett fossilt bränsle som vid förbränning släpper ut cirka 25 procent mindre koldioxid än olja gör. Gasen brinner med ren låga utan att släppa ut vare sig stoft eller sot. Den är svavelfri och har låga utsläpp av kväveoxider.

På sjöfartssidan är trenden i Sverige att en ökande andel av nybyggena är LNG-drivna och en mindre andel "gas ready" vilket betyder att maskinerna är av så kallad dualfuel typ.

LBG (Liquified Bio Gas) flytande biogas (nerkylad som ovan). Biogas är en förnybar gas som framställs genom rötning av organiskt material, till exempel slam från avloppsreningsverk, matavfall, gödsel eller grödor. Utsläppen av koldioxid kan minska med upp till 95 procent och utsläppen av svavel- och kväveoxider samt partiklar försvinner i princip helt. Produktionen av biogas är ännu så länge blygsam.



SE VIDEOR OM PROJEKTET

Wallenius Marines filmer om wPCC-projektet ligger samlade på företagets YouTube-kanal med rubriken: **Wallenius Marine - Young minds gave wPCC a flying start.**

På Sjöfartstidningens Facebooksida finns en video med olika infallsvinklar. Sök under: "Videoklipp/ **Wallenius Marine utvecklar vinddrivna fartyg.**

En annan intressant video finns på YouTube under kanalen **Donsö Shipping Meet** och rubriken: **DSM19 On stage - Vendela Santén, PhD, Research Project Manager, SSPA.** Där presenterar Vendela Santén projektet på engelska ur ett antal forskningsvinklar.

Resultat av medlemsworkshopen

Workshopen på briggmåndagen den 2 september gav som vi berättade i förra numret av Briggenbladet en hel del fina idéer. Nu har föreningsstyrelsen analyserat svaren och lagt upp en prioritetsordning.

Många av idéerna gäller hela verksamheten och kräver samordning med bolaget. Det handlar till exempel om hemsidan och produktutveckling, som olika typer av tema-seglingar. Andra idéer kan genomföras av föreningen själv. När det gäller de senare drar vi igång en del omedelbart medan en del kräver mycket planering och volontärsatser. De viktigaste punkterna presenteras här:

Kommunikation

Handlar mycket om hemsidan www.briggentrekronor.se som behöver utvecklas samt hur vi syns på sociala medier. Även mer "stories" i alla kanaler, det kan handla om att visa upp medlemmar på olika sätt som i spalten på sidorna 11 och 15. Men även fartygets förhistoria och egen historia och att kunna profilera ett 100-årsperspektiv för fartyget.

Medlemsnytta

Fler medlemsseglingar. Värdskap/guide ombord – som av en händelse sammanföll detta med önskemål från bolaget – se notisen till höger på sidan.

Kurser

Maritima hantverk, knopkurs ombord, hjärt-lungräddning och förarbevis var några exempel på kurser som önskas. Detta jobbar vi för närvarande på. **Vi söker dig som gärna**



HLR – alltså hjärt- lungräddning är en kurs som har efterfrågats.

vill ställa upp som "studieadministratör", alltså en ny volontärfunktion! Vill du ställa upp – kontakta någon i styrelsen.

Produkter och samarbeten

På workshopen framkom även ett antal idéer som mer "lyxiga" seglingar, kanske med mat- och vintema. Locka utländska turister att segla med. Även idéer om nya samarbeten, några var seglarskola ihop med SSK och jobba med nyrekrytering till handelsflottan. Helt självklart är deltagande i Tall Ships' Races.

Tre inriktningar

Det vi nu prioriterar kortsiktigt är tre inriktningar: Värdskap ombord/guides; Kurser och "Föreningshemsidan 2.0". ■ /PB

Ta chansen – bli volontärguide ombord till våren!

Fint resultat efter medlemsworkshopen och den första av många bra initiativ som vi vill verkställa till vårens seglingar.

I våra temaseglingar, som örn- och sälsafari, fyrsafari och vraksafari bygger upplevelsen mycket på våra duktiga guides gedigna erfarenhet och personligheter, som **Jan Olsén**, auktoriserad skärgårdsguide och **Jim Hansson**, dykande arkeolog på Sjöhistoriska. För att inte tala om "Konsten att segla brigg-seglingarna" där besättningen bjuder på sina kunskaper.

Att både medlemmar vill engagera sig samtidigt som bolag och besättning vill ha mer aktiviteter och upplevelser ombord gör att vi nu drar igång projektet att ha amatörguides med på våra korta seglingar i Stockholms skärgård och närområde – till exempel på lunch och midagskryssningar.

Idén är att föreningen bidrar med medlemmar som blir guides ombord och berättar lite om ditt och datt kring både Stockholms historia utmed kajer och stränder, spännande hus man ser, lite "maritim" kuriositet som att det i Kolskjulet rostades Flottans behov av kaffe ända till och med andra världskriget och mycket mer... att Danvikshem inte är Stockholms slott om vi har turister ombord osv. Det är inte en förväntan på att man ska ha koll på allting utan att just kunna berätta lite grann och även personliga anekdoter om det finns.

Det handlar inte om att sälja eller berätta om hur fartyget seglas, det fixar besättningen, utan att vara ambassadör för föreningen och tycka det är kul att träffa nya människor och berätta spännande saker.

Hur går det till?

Skicka en intresseanmälan med lite kort information om dig själv och varför du tycker detta skulle vara kul. Skriv också om du har något du skulle vilja berätta på ett sätt som är lockande för en gäst ombord – en liten manusövning kan vi kalla det.

Vi hoppas på många svar så vi får en kader av "guides" som kan starta till våren.

Efter uttagning kommer en kort kurs att hållas med Jan Olsén och ni får ett grundmaterial att utgå ifrån.

Insatsen är ideell och i gengäld får du chansen att segla med kostnadsfritt och träffa många trevliga människor. Kontakta ordförande Josefin Sollander på: josefin.sollander@briggentrekronor.se



Ortsnamn i skärgården

Senaste Briggmåndagen den 2:a december drog ett 70-tal medlemmar. Temat var Ortsnamn i skärgården med **Lars Granath** som föredragshållare. Nu har vi lärt oss att en "krok" oftast är en god vik för förtöjning – eller i alla fall har varit det och att en "hara" syftar på en brant och klippig ö. En initierad, trevlig och underhållande kväll. Nästa Briggmåndag blir den 3:e februari och kvällens tema presenteras med e-post. Du har väl lämnat aktuell adress?! ■ /PB



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Seglingar 2020

De första delarna i planeringen för 2020 har börjat falla på plats. Fortfarande återstår mycket innan alla seglingar kommer att vara klara, men eftersom det är många som frågar oss om seglingar redan nu har vi beslutat att lägga ut några seglingar till att börja med. Det angivna priset gäller dig som är medlem. Pris inom parentes gäller för icke medlemmar.

Seglingar som är möjliga att boka redan nu är:

Lunchkryssning 16 maj och 13 juni,	750 kr, (850).
Kvällskryssning 16 maj och 13 juni,	850 kr, (995).
Heldagssegling 17 maj samt 7 och 14 juni,	1 300 kr, (1 500).
Fysafari med Jan Olsén 30 och 31 maj från Stavsnäs, ...	1 400 kr, (1 650).
Nationaldagssegling 6 juni,	850 kr (995).

Du hittar alla våra seglingar och kan boka via www.briggentrekronor.se
Med reservation för ändringar p g a ändrade förhållanden som vi inte kan förutse idag.

Läs gamla Briggenblad

Nästan alla utgivna – utom några av de allra äldsta – finns att ladda ner som pdf på vår hemsida. Gå in på: Om oss > Föreningen Briggen Tre Kronor > Briggenbladet. Mycket nöje! ■ /PB



Ja må hon leva uti 100 år (till)!

I november firade våra nederländska seglarvänner briggen *Morgenster* hundraårsjubileum. Hon sjösattes 1919, som *De Vrouw Maria* och var då en logger, byggd för sillfiske på Nordsjön. 1927 förlängdes hon med sju meter. År 2008 fick hon sitt nuvarande namn och har sedan dess regelbundet deltagit i Tall Ships' Races, och på somrarna tillbringat vintrarna på Kanarieöarna, Kap Verde eller i Karibien. Hon gör skol- och charterseglingar och har deltagit i flera projekt med miljöanknytning.

I vinter gör hon sex veckoturer mellan de olika Kanarieöarna, med utgångspunkt i Santa Cruz de Tenerife. Kryssningarna startar 14, 21 och 28 december, 18 och 25 januari, samt den första februari. Mer informa-



Morgenster under Tall Ships' Races 2009
Foto: Hans Gunnar Øverengen

tion för den som vill segla brigg och slippa mörker och kyla finns på: <https://zeilbrik.org/Engels>. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

Vi möter några medlemmar som seglat med Tre Kronor 2019



Sophie Möllmann och Ivar Westin

Hur fick ni reda på att briggen Tre Kronor finns?

– När vi gick på gymnasiet – Sophie läser marinbiologi och har seglat med skolfartyget *Älva*, och Ivar gick gymnasiet på Öckerö seglande gymnasium och seglade då barkskeppet T/S *Gunilla* på Medelhavet och Atlanten.

Vad är det bästa med att segla briggen?

– Sophie: En känsla av frihet. Att som jungman få vara utomhus mycket och använda hela kroppen. Jämfört med skeppet *Älva* får jag se mer vad som händer och det tycker jag är roligt. Det är häftigt med råsegel, och man får klättra mer.

– Ivar: Det bästa är när det blåser lite och jag är uppe i masten, det krävs fullt fokus på det jag gör. Det är grymt när man ser ett segel och rå på 500 kg åka upp. Det är roligare att segla med briggen eftersom man får jobba mer än på andra båtar jag seglat.

Varför är ni medlemmar i föreningen Briggen Tre Kronor?

För att vi ville segla som volontärer. Det finns inte så många liknande föreningar, och det är kul om det finns kvar. Om man vill segla så får man se till att stötta det. ■

/LENA NIEMI BIRGERSDOTTER

Avsändare: Föreningen Briggen Tre Kronor
Örlogsvägen 11, Kastellholmen, 111 49 Stockholm

Ostindiefararen Göteborg ska segla igen



FOTO: ROBIN ARON OLSSON

Ostindiefararen Göteborg kommer att segla på nytt. Seglatser för sommarmånaderna 2020 och 2021 är säkrade genom att det göteborgska logistikföretaget Greencarrier AB tagit det det finansiella och operativa ansvaret för skeppet under dessa år.

Det har skett genom att Greencarrier AB har förvärvat samtliga aktier i SOIC Ship Management AB, ett dotterbolag till Svenska Ostindiska Companiet AB (SOIC AB), och samtidigt hyr skeppet *Göteborg*. Greencarrier tar därmed över ansvaret för drift och underhåll av *Ostindiefararen*. När sedan den avtalade seglingsperioden är över får SOIC tillbaka skeppet.

Hög attraktionskraft

De två första årens seglatser som kommer att genomföras på Nordsjön och i Östersjön är redan finansiellt säkrade. Det västsvenska näringslivet liksom alla andra intressenter kommer att erbjudas möjlighet att utnyttja skeppet i marknadsföringssyfte under seglatsernas olika hamnstopp. Erfarenheterna från tidigare års seglingar visar att *Göteborg* har en mycket hög attraktionskraft och lockar stora antal besökare varhelst hon visar sig.

De stora klassiska uppvisningarna av stora segelfartyg, Sail Amsterdam och Sail Bremen, står naturligtvis på listan av planerade aktiviteter. De nordiska och baltiska huvudstäderna kommer också att gästas av

Ostindiefararen, liksom ytterligare hamnar. Som tidigare ges det tillfälle för ungdomar – volontärer – att segla med och uppleva hur det är att segla på världens största seglande träfartyg.

– Det ska bli fantastiskt att åter kunna se *Göteborg* segla ut och fortsätta med det uppdrag hon byggdes för, och som möjliggjorts av de tusentals volontärer, som utan ersättning jobbat med skeppet, och alla, såväl stora som mindre göteborgsföretag, som varit med och finansierat bygget och resor, sade Stefan Björk, ägare och grundare av Greencarrier AB i samband med affären i augusti 2019.

Tre utmaningar

Ny VD för SOIC Ship Management AB är sedan september Peter Alexandersson. Egentligen är Peter inte ny som VD utan han är snarare tillbaka. Han har nämligen varit i samma roll i tre och ett halvt år tidigare. Peter är sjökapten med många år på Broström och Transatlantic samt sju år på Sjöfartsverket.

– Vi har tre utmaningar säger Peter Alexandersson. Det är att sätta skeppet i segel-

bart skick, planera expedition 2020 samt förbereda för en eventuell expedition till Kina 2021-2022.

– Först måste vi rekrytera besättning och nyckelpersoner samt gå igenom skeppet så att hon är i rätt skick när hon ska segla nästa år. Vi har rekryterat en crew manager och arbetet går enligt plan.

– När det gäller att sätta fartyget i segelbart skick har vi bra koll. Riggen är i gott skick och är provdragen. Just nu pågår ett intensivt underhållsarbete på block, löpande rigg, rundhult samt många olika detaljer, fortsätter Peter Alexandersson.

Grundlig genomgång

– I oktober tog vi upp henne i torrdocka på Godenius varv för en grundlig genomgång av skrovet och framdrivningsmaskineri. Det blev en hel del drevning och underhållsarbete under några veckor i strålende väder. Dessutom besiktningar och klassningsarbete så på den fronten ligger vi bra till, säger Peter.

– När det gäller ruttplanen har vi en bra bit kvar. Vi har fokus på Sverige det första året och kontakterna med olika städer är i full gång. Vi får återkomma längre fram, avslutar Peter Alexandersson. ■

/PER BJÖRKDAHL