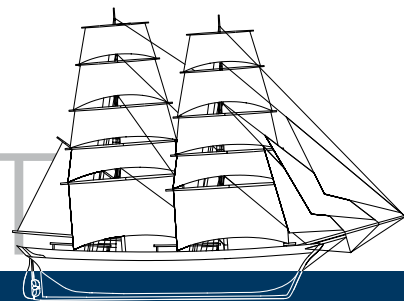


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2020 • CORONAÅRET



Nu håller vi i!

Vågar man säga puh...

Rädda fartyget 2.0

Tre Kronors korta
säsong 2020

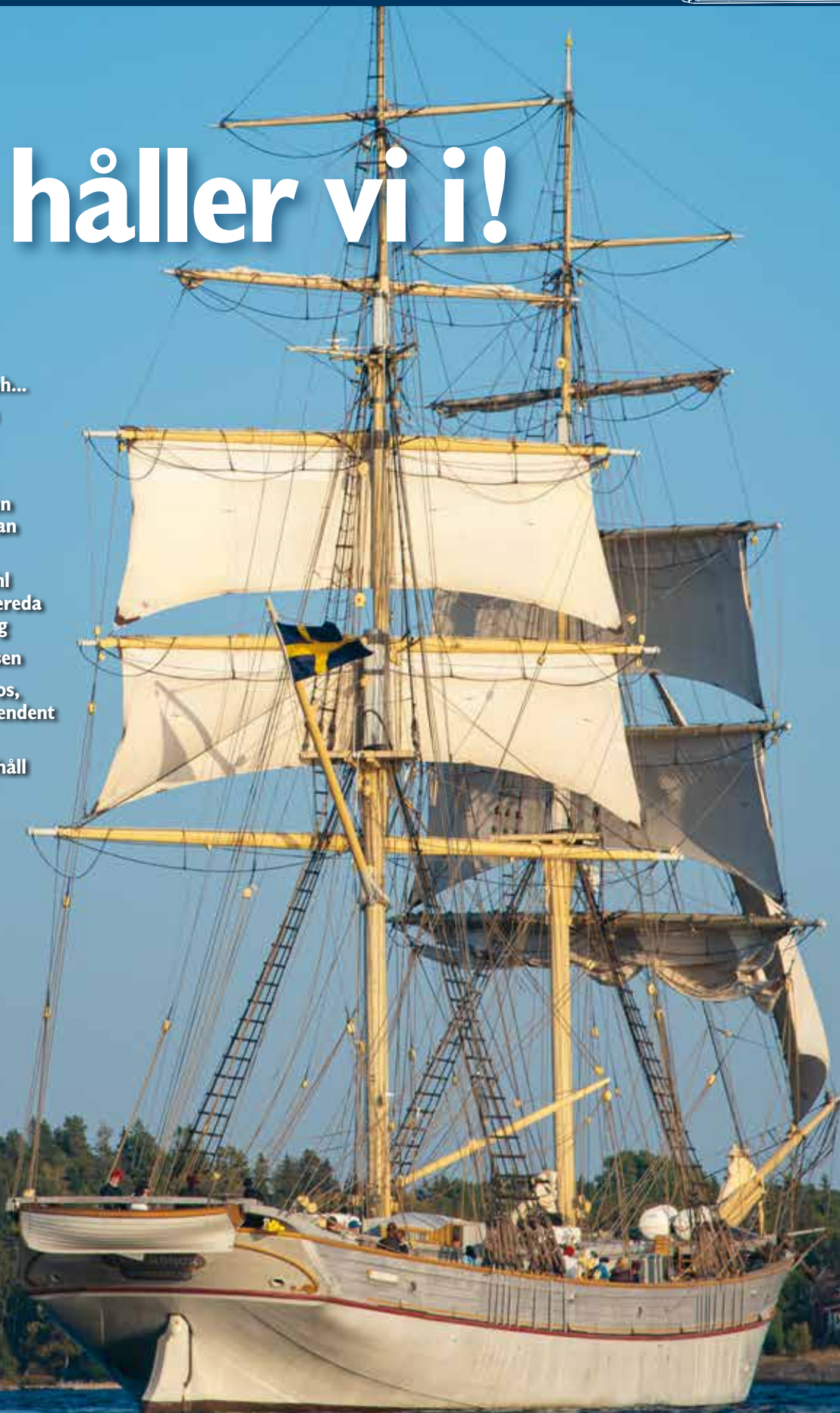
Hvalfisken – briggen
som seglade i nästan
hundra år

Statsraad Lehmkuhl
fortsätter att förbereda
sin världsomsegling

Den längsta seglatsen

Elsa Petrén – matros,
segelsömmare, intendent
och tvåbarnsmor

Omfattande underhåll
till våren



Tre Kronor af Stockholm
drejar bi vid Runmarö.
27 september 2020.
En av årets sex
mycket efterlängta
seglingar...

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Vågar man säga pub...

...för att ett märkligt, kaotiskt och turbulent år snart är till ända?

Att inte upprepa sig och säga samma ord igen och igen är svårt detta provningarnas år med global pandemi, nationell oenighet i strategier, USA-val, klimatomställningar och för oss alla inte minst inställd seglingssäsong och nästan inga gemensamma briggenaktiviteter.

Men vi kanske ändå ska fokusera på ljuspunkterna. Världen har ännu inte gått under även om det vissa dagar och perioder känts så, många har fått vara friska, vi har skapat nya relationer på nya digitala sätt, vi har lärt oss att man kan ses utomhus och vi fick till slut ihop några fina höstseglingar. Lite mer om dem läser ni längre fram i bladet, och inte minst känner jag personligen en enorm tacksamhet när vi läser dagbok från de ungdomar som seglade med oss en helg i höstas. Vi skapar skillnad genom att ge en fantastisk upplevelse under deras Tre Kronordag.

Tack säger vi till de bidragsgivare vi har för detta och till vår fina besättning och alla volontärer!

Om vi nu blickar framåt några veckor in i 2021 så har vi siktet inställt på:

- Att ni kan stötta lite till...för att klara några mycket viktiga underhållsdelar under säsongen. Både kanske i form av en extra krona men också om du vill hjälpa till som volontär inom något område – läs mer om det längre fram i bladet eller skicka ett mail till mig direkt om vad du brinner för och kan bidra med – det kan faktiskt vara vad som helst...
- Att vår ekonomi tack vare alla era fina bidrag kommer möjliggöra en vårsäsong 2021.
Håll utkik på hemsidan där information om bokningar och temaseglingar kommer att läggas ut.
- Att vi kommer kunna genomföra några ben och återta ledande position i Tall Ships´ Races 2021 – ett fantastiskt äventyr där vi via fina gåvor och stiftelsebidrag också hoppas kunna vinna någon pokal här och där.
- Att vi kan få in fler engagerade och peppade kompetenser till både föreningen och bolaget – det blir så mycket roligare att jobba för framtiden tillsammans.

Med detta önskar jag er under alla märkliga omständigheter härliga helger med glöggprovning utomhus i eldsken eller en stilla stund inomhus med en god bok – jag tänker nog njuta av bägge och Per Björkdahls inspirerande filmlista om segling på längden och bredden. ■

Med tillönskan om Goda helger!

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

josefin.sollander@briggentrekronor.se

foreningen@briggentrekronor.se



FOTO: LARS WAGNER



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDA-HÅLLNA 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



Information till medlemmar och aktieägare

Coronasituationen fortsätter som alla vet att påverka oss, både personligen och när det gäller många olika verksamheter. För Briggen Tre Kronor har det varit ett tufft år och så kommer det att fortsätta vara tills smittspridningen avtar eller kan stoppas. **Men – du kan hjälpa oss igenom detta!**

RÄDDA FARTYGET 2.0

Uppropet till medlemmar och aktieägare har varit helt avgörande!

Aldrig hade vi kunnat drömma om att stödet skulle bli så stort! Efter snart åtta månader har över 1,8 miljoner kronor kommit in. När vi skickade ut det i april var vår hypotes att verksamheten förhoppningsvis skulle komma igång till efter sommaren på ett mer " normalt " sätt. Så blev inte fallet! Vi ser nu ett antal ytterligare bistra månader framför oss och reserverna krymper ihop!

Fram till säsongstart behöver fartyget underhållas och sättas i stånd för segling.

När **coronasituationen medger** att vi kan börja segla med ungdomar och med gäster – åtminstone som i höstas, kommer även ett intäktsflöde igång.

Vi ber därför ödmjukt om fortsatt stöd. **Tillsammans ska vi klara av detta!**

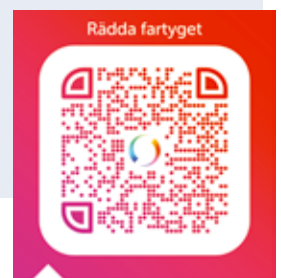
Vill du hjälpa till, sätt in ditt bidrag på Föreningen Briggen Tre Kronors

bankgiro 5300-5476

eller **swish 123 361 57 62**

Ange: **"Rädda fartyget" plus namn** vid båda betalningsalternativen.

QR - kod, som du med smartphone kan använda för betalning via Swish >



DU SOM MEDLEM ÄR LIVSVIKTIG!

Och vi vill gärna bli många fler! Föreningen stöder verksamheten kring *Tre Kronor af Stockholm* på många sätt:

Våra volontärer – som jobbar ideellt – är en del av fartygets besättning, arbetar med fartygets underhåll, guidar ombord och jobbar för er medlemmar på olika sätt. **Riggverkstaden** på Kastellholmen, som föreningen sedan flera år hyr av Statens Fastighetsverk, är en central resurs för fartygsunderhållet och som lokal för möten och utbildningar.

Föreningen söker **anslag och bidrag** från olika stiftelser, bland annat för ungdomsseglingar, praktikplatser ombord, vidareutbildningar för besättningen och för rent materiellt stöd till fartyget såsom nya segel och annat. Föreningen lämnar även – efter förfråga – **kontanta stöd** till fartyget. Föreningens trovärdighet utåt är självklart beroende av ett stort medlemsantal.

Du som är aktieägare men inte medlem – kom med i föreningen – välkommen med i gemenskapen!

Tryck på knappen **BLI MEDLEM** på www.briggentrekronor.se!

Du som är medlem – hjälp oss att bli fler! Nu går det enkelt att ge bort ett medlemskap – se sidan 11.

SLIMMADE KOSTNADER

Bolaget har coronaanpassat kostnadskostymen dramatiskt. Man har nyligen lämnat det fysiska kontoret och posten går nu till Örlogsvägen – riggverkstaden där en temporär arbetsplats är inrättad – att användas endast när behov av kontakt med fartyget finns. Personalen – som är nere på ett minimum, arbetar på distans hemifrån när man inte är permitterade. Kort sagt – allt ej nödvändigt är bortskalat.

NYA KRAFTER

Bolagets styrelse har kämpat på i många år nu och behöver påfyllning med **nya ledamöter**.

Tänk till! Är du intresserad själv eller har förslag på lämpliga personer att nominera? Kontakta valberedningen för Briggen Tre Kronor AB: Josefin Sollander, josefin.sollander@briggentrekronor.se eller Per Björkdahl, per.bjorkdahl@briggentrekronor.se.

Telefonnummer finns på hemsidan under "Föreningen".

Även **föreningens valberedning** behöver förstärkning, det går bra att kontakta enligt ovan.

Tre Kronors korta säsong 2020

En sammanfattning i bilder och tackmail. Foto: Per Björkdahl



*Hello Sture,
We had a fantastic experience
yesterday thanks to the very
friendly and enthusiastic crew
(and the beautiful weather).
It was a bit of an experiment with
three kids but the ship felt actu-
ally very safe and well suited for
families (as was the crew).
I hope that you get through this
difficult period and I hope to be
back in the future for a longer
trip.*

*Regards, Maurits Brandt
and family from The Netherlands
(som även tog bilden på barnen)*



Umgås med gästerna är en viktig uppgift för besättningen, här samtalar Linnea Sörenby med några gäster på coronasäkert avstånd.



*Tack det var en toppensegling.
Fantastiskt väder och mycket segling
– nästan hela tiden. Spännande guidning!
Hälsningar Lars Franne*



Hej! Stort TACK för en fantastisk dag med Briggen Tre Kronor i söndags! Det var en upplevelse för livet! Jag vill gärna följa med fler gånger. Jag la ut några foton på Facebook och det var uppskattat. Kanske kan någon mer lockas till att åka med. Nu går jag med i föreningen! Med vänlig hälsning Maria Gard



Ingen bom, inget briggsegel?
Bommen ska färdigställas våren 2021 ...

Det har varit jättefina seglingar! Hoppas att den här pandemin har blivit hanterbar till nästa år, så att det går att segla som vanligt igen. Nu vill jag bara gå i ide till nästa år!
Ingrid Karlsson Espersson

Segling genom "Sandhamnshålet" – alltid lika spektakulärt. Dessutom genomfört på de flesta av höstens seglingar.



Att få styra fartyget är en höjdpunkt för alla gäster, både för nybörjare och vant båtfolk. Det är förstås bara möjligt på lite "lugnare" sträckor mellan kursändringar och manövrer.



Tre Kronors korta säsong 2020, fortsättning...



Stavsnäs vinterhamn är perfekt för heldagsturer ut till ytterskärgården men utmanande vid vissa vindar. För säkerhets skull har volontära "fartygsvakter" passat fartyget i veckorna mellan seglingarna.

Hej och tack för fin upplevelse av fyrsegling med Tre Kronor. Så roligt att seglingarna äntligen är igång igen! Mina 3 vänner, som inte har seglat med Briggen tidigare var lika entusiastiska, och jag har vidarebefordrat Feedback- och infomålet till dem. Coronaanpassningen fungerade proffsigt och bra. Faktiskt blev det en mer intim känsla då vi var färre gäster, och det var lättare att göra nya bekanskskaper. Guiden Janne Olsén är så mångkunnig, trevlig, humoristisk och avslappnad. Använd gärna honom ofta också nästa säsong. Besättningen var, som vanligt, entusiastisk, glad, trevlig och kunnig. Matros Amanda informerade pedagogiskt. Kapten Allan imponerade både när vi la ut och la till vid kaj i Stavsnäs. Maten var god, som vanligt. Jag hade inget övrigt att önska. Sammantaget en helhetsupplevelse att bära med mig till vintermörker och -kyla. Vänliga hälsningar, Yrsa Glad



Hej! Den här gången var det inte jag som seglade med er utan det var en 20-års-present till min dotterson Max som tog med sig sin flickvän Nora. De var mycket nöjda med upplevelsen. Min dotter Åsa och jag åkte med er i maj 2018 i Nyköping på en middagskryssning, härligt, och jag ser fram emot att åka med er igen. Då med Max's syster Emma. Solveig Willenhag



Måltiderna lades upp av besättningen och serverades på däck. Jungman Wille Barkman till vänster och volontärintendent Lotta Baker till höger.

De sista seglingsdagarna genomfördes med deltagare från WWF, Fryshuset och Integrationssegling.



Sista hemseglingsdagen till Kastellholmen avslutas traditionsenligt med att besättningen skär ur seglen och löpande rigg. I år gjordes det i kraftig motvind och bitvis även med bistra hagelskurar.



Alla var glada och tacksamma – och ingen blev sjuk!

När Coronaviruset slog till under våren ställdes hela *Tre Kronors* seglings-säsong in. Även föreningens aktiviteter upphörde. Inga Briggmåndagar, inget Öppet skepp, inga kurser, allt låg på is.

Men framåt sommaren verkade pandemiläget lite mer hoppfullt. Föreningens och bolagets styrelser började fundera på om det var möjligt att planera in några seglingar under hösten. Absolut Coronasäkert förstås.

– Per Björkdahl fick i uppdrag att göra en analys av om det gick att genomföra, och i så fall hur, berättar **Josefin Sollander**, föreningen Briggens Tre Kronors ordförande.

– När hans analys var klar började vi planera, och utifrån Folkhälsomyndighetens rekommendationer ville vi hålla seglingarna helt Coronasäkra. Några av reglerna vi satte upp var:

- Vi minskade antalet personer ombord. Vi satte antalet gäster till 25. Besättningen bestod av 14-15 personer – lite större än vanligt. Delar av besättningen fick även sova i hytterna, så att de kunde övernatta mer utspritt än de normalt brukar göra i skansen.
- Man fick bara vistas under däck om det var helt nödvändigt, till exempel om det var väldigt dåligt väder.
- Vi hade en nedgång och en uppgång till salongen, så att man inte skulle behöva mötas i en trång lejdare.
- Maten serverades av besättningen till var och en, och i första hand utomhus. Vi hade alltså ingen buffé.
- Separata toaletter för besättningen och för gäster, samt engångshanddukar.
- Fartyget inspekterades noga i förväg och man noterade exakt vilka ytor som ofta behövde rengöras och spritas. Detta gjordes flera gånger per dag, av en särskild "spritjungman".
- Gästernas medverkan begränsades kraftigt. I vanliga fall brukar alla hjälpas åt med tunga uppgifter som att hissa rår och segel och brassa, men för att inte gäster och besättning skulle arbeta nära varandra fick besättningen sköta alla sådana uppgifter.
 - Vi var också mycket noga med att alla i besättningen skulle vara friska, och helst inte i onödan bytas ut från en helg till nästa, också det för att minska risken för att få in smitta, säger Josefin.
 - Och vid bokningen upplyste vi noga om att man måste vara absolut frisk för att få komma med och segla. Vi avrådde även personer i riskgrupper från att delta.

Tack vare alla dessa specialåtgärder kunde fyra dagseglingar, under två helger i september, läggas ut för bokning på briggens hemsida. Det var dels Fyrseglingar, dels Säl- och havsörns-safaris, båda med den mångkunnige **Jan Olsén** som ciceron.

– Vi spred erbjudandet om seglingarna via Facebook, mejl och en del andra kontakter, säger Josefin. Och glädjande nog blev seglingarna fullbokade på sällsynt kort tid. Vi hade till och med en reservlista!

Seglingarna utgick från Stavnäs vinterhamn, vilket är ett lyckat koncept, åtminstone för gästerna, som uppskattar att snabbt komma ut i skärgården. För besättningen kan det vara lite trixigt att lägga ut och lägga till vid den kajen, men de lyckades med det också.

Efter de två "öppna" seglingshelgerna anordnades även två seglingsdagar med ungdomar. En del av dem kom från Fryshusets projekt "Ensamma mammor", men var inte mammor själva utan barn till ensamstående föräldrar. Några andra ungdomar kom från andra håll. Ungdomseglingarna är en viktig del av briggens arbete för att öka möjligheterna för unga från socialt utsatta områden att uppleva det speciella samarbete som krävs för att segla ett segelfartyg. Dessa seglingar kan vi göra tack vare generösa bidrag från Stiftelsen Oscar Hirschs minne.

– Vi fick flera trevliga brev från nöjda ungdomar och andra gäster efteråt, en del av dessa är med på sidorna här innan, berättar Josefin. Och ingen har blivit sjuk, varken bland gäster eller besättning. Det gör att vi vågar hoppas på att kunna segla med liknande koncept i vår. Vi lovar inget, men håll utkik på hemsidan...! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



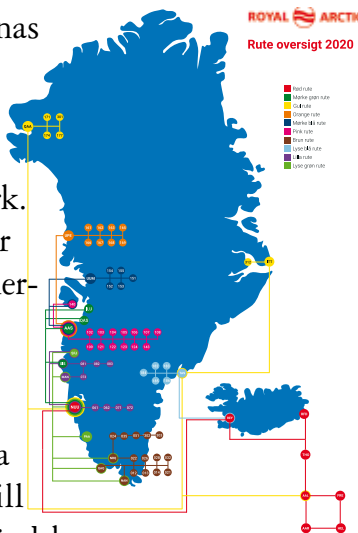
En lejdare upp och en lejdare ner för att undvika trängsel...

Hvalfiskken

– briggen som seglade i nästan hundra år



Kartan framför mig visar de olika linjernas färger: Ljusblå, orange, grön, ljusgrön, skär, gul, mörkblå, röd, lila, mörkgrön och brun. Det skulle kunna vara tunnelbanenätet i London eller New York. Det är det inte. De olika färgerna står för rederiet Royal Arctic Lines olika containerfartygsrutter. Sammanlagt ett dussin fartyg går i regelbunden trafik. Nätverket omfattar hamnar i Danmark, Sverige, Norge, Färöarna, Island, Kanada och Grönland. De mindre fartygen ser till att även små samhällen längs den grönländska kusten har kontakt med omvärlden.



Trots den akuta klimatkrisen plöjs det samtidigt även ner mångmiljardbelopp i nya flygplatser. Fler turister ska lockas till Grönland för att se den smältande inlandsisen. Utvecklingen går snabbt. Det är svårt att föreställa sig att det bara är hundra år sedan den enda kontakten med omvärlden ombesörjdes av segelfartyg.



ser, både internationella och för inrikesflyg, för att locka fler turister till Grönland.

För cirka 4000 år sedan kom de första människorna – inuiterna – till norra Grönland. De gick till fots över isen, på jakt efter myskoxar. När nordmän besökte den östra delen av ön i slutet av 800-talet möt-

tes de dock av ett helt folktomt land. År 982 förklarades Erik Röde fredlös på Island, efter ett dråp. Han flydde västerut, fann och namngav Grönland och inledde år 986 en period med kolonisering av den sydvästra delen av ön. Flera samhällen växte upp. De var som störst under 1100- och 1200-talen. Norsk överhöghet erkändes och senare dansk, då Norge blev en del av Danmark.

När digerdöden – pesten – svepte över Europa på 1300-talet blev kontakterna mellan Norge och Grönland allt mer sporadiska. På 1500-talet blev det helt tyst. Besökande valfångare från Baskien och Holland kunde hitta rester efter hus och kyrkor, men såg inga tecken till liv. Det är fortfarande oklart vad som hände. De förhållanden som gjordes att de norröna bosättningarna försvann tycks dock ha gynnat inuiterna. De började nu etablera sig längs både väst- och östkusten av ön.

Hans Egede kommer till Grönland

Uppvuxen på Lofoten, där han också verkade som präst, fick Hans Egede höra talas om den vikingatida utvandringen till Grönland. Han förmodade att kvarlevande ättlingar skulle vara katoliker. År 1721 fick han kungens tillåtelse att resa till Grönland, tillsammans med hustru och barn, för att omvända grönländarna till protestantismen. Ett 40-tal kolonister följde också med. De skulle bygga upp ett nytt samhälle. Då alla nordbor på Grönland visade sig vara försvunna påbörjades i stället en missionsverksamhet riktad mot inuiterna. Den togs senare över av sonen Paul, som också år 1766 översatte Nya Testamentet till grönländska. Hans Egede startade också ett handelsutbyte och grun-

250-årsminnet av Hans Egedes ankomst till Grönland. Här står han och hans hustru Gertrud Rask, på *Haabets* däck och ser in mot Grönland. Fartyget var en hukkert, ett tvåmastat rundgattat skrov, två gaffelsegel och råriggade toppsegel.



BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENGEN

dade även samhället Godthaab (idag Nuuk), som än idag är Grönlands största.

Danska staten tar över grönländshandeln

På Grönland fanns rikligt med naturresurser i form av säl- och valrosskinn, elfenben, späck och tran. Från 1776 till 1950 hade danska staten monopol på all handel med Grönland. Verksamheten startades under namnet "Den Kongelige Grønlandske Handel, Hvalfiskefangst og Robbeslagning", vilket angav att det, förutom handel, också skulle bedrivas val- och sälfångst.

Verksamheten tog fart och utvecklades fram till napoleonkrigen, då Grönland stängdes av från Danmark och Norge. Flera

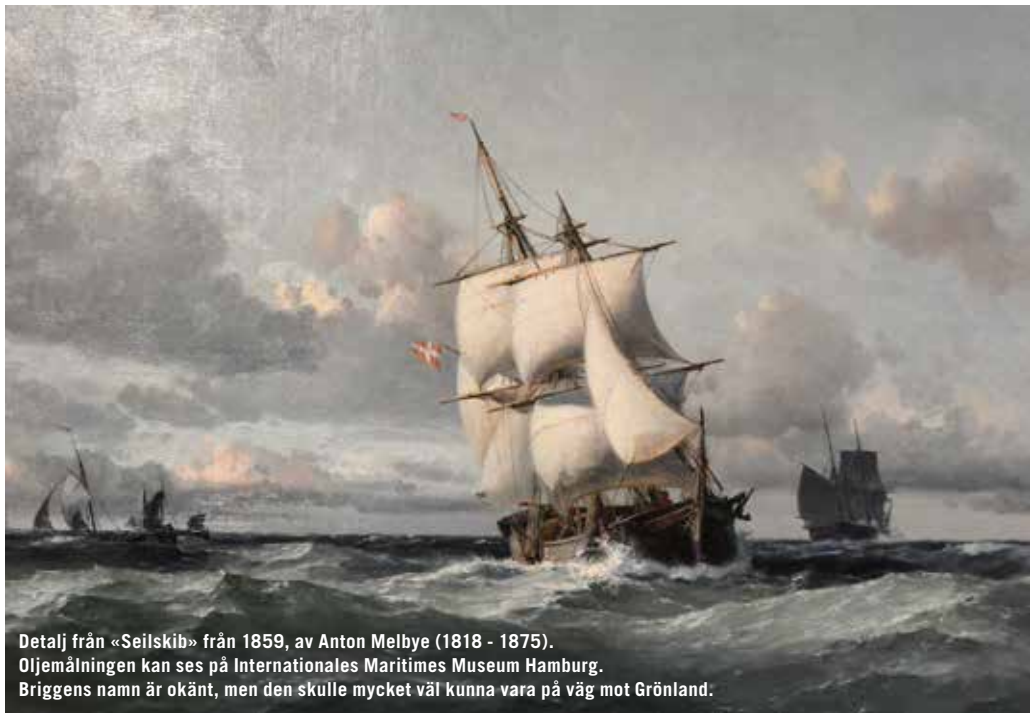
av de fartyg som seglade på grönländska hamnar tvingades ligga stilla i några år. Det stora undantaget var briggen *Jupiter* som gjorde de flesta av sina 28 seglingar under krigstid.

Grönlandsfarten utgick från hamnarna Köpenhamn och Bergen fram till 1814, då Norge tvingades in i en union med Sverige. Efter det utgick all samfärd till Grönland från Köpenhamn, fram till början av 1900-talet, då Aalborg fick stor betydelse.

Briggarnas tid

Den Kongelige Grønlandske Handel hade, från slutet av 1700-talet fram till början av 1900-talet, sammanlagt 140 fartyg som drevs enbart med segel. Av dem var 10 fregatter och 18 valfångare, men alla de övriga var handelsfartyg som också seglade med passagerare. På 1700-talet ses i skeppslistorerna fartygstyper som hukkert, galiot, pink och mer ospecificerat "coffardie skib". Små fartyg som jakter, slupar och skonorter skötte Grönlands kustsjöfart.

Den klart dominerande fartygstypen var briggar, hela 40 stycken. Av dessa var ett tiotal snaubriggar, de flesta på 1700-talet, men



Detalj från «Seilskib» från 1859, av Anton Melbye (1818 - 1875). Oljemålningen kan ses på Internationales Maritimes Museum Hamburg. Briggens namn är okänt, men den skulle mycket väl kunna vara på väg mot Grönland.

FAKTA OM HVALFISKEN 1801-1949

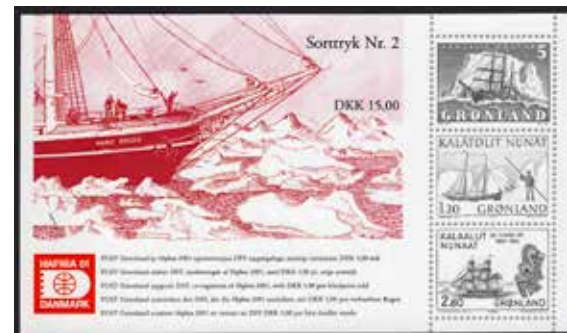
Längd:	88,0 fot
Bredd:	22,6 fot
Djupgående:	14,2 fot
Nettotonnage:	210,94 ton
Signalkod:	NQTS

på 1800-talet kom den briggrigg vi känner igen från *Tre Kronor*. Briggarna var idealiska då de både klarade av att rida ut svåra stormar på Nordatlanten och att ta sig fram genom de grönländska fjordarnas nyckfulla vindkast.

Briggarna var också säkra och långlivade. Nära hälften av de segelfartyg som gjorde mer än 25 resor till Grönland var briggar. Om vi tittar närmare på de nio flitigaste: *Navigationen*, *Jupiter*, *Mariane*, *Freden*, *Constance*, *Tjalfe*, *Lucinde*, *Peru* och *Hvalfisken* ser vi att de mellan 1790 och 1905 tillsammans gjorde 430 seglingar från Danmark till Grönland. De klarade också av 13 övervintringar. Ett enda av dessa nio fartyg förlorades genom haveri – *Mariane*, som rände upp på några skär nära Godthaab. Alla i besättningen klarade sig men briggen blev vrak.

Först mot slutet av 1800-talet började det dyka upp segelfartyg som också hade ångmaskin, och på 1900-talet kom motor-drivna fartyg. Så sent som år 1951 byggde

Redan 1982 började Grönland trycka frimärken för att uppmärksamma att det var 1000 år sedan Eirik Raude, eller Erik den Røde, först kom till Grönland. År 1985 var det dags att avbilda *Hvalfisken*, den mest berömda av alla de briggar som seglade på Grönland.



Segelfartygen var under många hundra år den enda förbindelsen mellan Grönland och omvärlden.

Ring Andersen i Svendborg den tremastade skonare som idag heter *Activ*. Hon hade hjälpmaskin, men för de långa turerna till Grönland var det ändå en trygghet att ha segel att ta till.

Briggen Benehen från Kalmar byter ägare och namn

Enligt bilbrevet, ett officiellt dokument, daterat 19 september 1801 var snaubriggen *Benehen* (möjligen *Benoben*), byggd av Johan Ekeboom i Kalmar, segelklar. Hon skulle dock inte bli kvar i Sverige någon längre tid. Redan den 8 oktober samma år såldes hon, med alla inventarier, till Den Kongelige Grønlandske Handel, för "Tolf Tusende Riksdaler Dansk Courant". Briggen bytte nu namn till *Hvalfisken* och torrsattes genast för



Modellen av *Hvalfisken* på Kalmar Sjöfartsmuseum visar den rigg, med odelade märssegel, hon hade vid sjösättningen.



På Aalborgs Sjöfarts- och Marinemuseum visar modellen av *Hvalfisken* en senare rigg, med delade märssegel.

Hvalfisken, fortsättning...

isförstärkning. Ett extra lager bordläggning spikades utanpå den ursprungliga, för att möjliggöra segling bland isflak. Kompaniets kapten Nils Jepsen Elberg seglade sedan till den nya hemmahamnen – Köpenhamn. Den första resan mot Grönland påbörjades den 31 mars 1802.

”... aldrig haft noget havari af betydning.”

Så lyder det korta slutomdömet över en brigg som blev det segelfartyg som kom att genomföra flest seglingar av alla, i Den Kongelige Grönlandske Handels tjenst. Från 1802 till 1899 hann *Hvalfisken* med 84 resor till Grönland, trots att hon låg i hamn under tre av krigsåren 1808-1811. Hon tvingades även till tre övervintringar, då isläget gjorde det omöjligt för henne att återvända till Danmark. Enstaka små händelser dyker upp i olika dokument. År 1863 delades det ut belöningar till kapten Sejstrup och hans manskap, efter att de året innan räddat livet på en besättning, som tvingats överge skonaren *Jasper*, från Caernarvon i Wales.

Kapten Elberg lämnade briggen 1897. Nya kaptener kom och gick. Några stannade bara under en resa, eller ett par år, andra tycks ha fäst sig rejält både vid *Hvalfisken* och grönlandsseglingen. Under åren seglade sammanlagt 19 kaptener och flera hundra sjömän med briggen. Längst tid ombord tillbringade kaptenerna J. F. Gram (1823-1845) och Sejstrup (1857-1874). Det mest kända namn som dyker upp är kanske Boy Rickmers (1894), från den berömda kaptens- och redarfamiljen från Helgoland. Briggens sista grönlandssegling avslutades vid ankomsten till Köpenhamn 24 oktober 1899. Det känns lite orättvist att *Hvalfisken* inte gjort större avtryck i historien. De som sliter på och utför sina uppgifter får inte lika stor

uppmärksamhet som de som orsakar spektakulära katastrofer. *Hvalfisken* blev i alla fall belönad med att 1985 bli den första brigg som avbildats på ett grönländskt frimärke.

Svenska Grönlandsexpeditionen 1870

Expeditionen leddes av Adolf Erik Nordenskiöld. Syftet var främst att lära sig mer om användande av slädhundar, men tid var också avsatt till att samla fossil. Från Köpenhamn gick turen till Egesminde vid Diskobukten. Med hjälp av mindre båtar tog de sig sedan ut till Diskoön. Vid Ovifak fann expeditionen 15 stora järnbumlingar, som antogs vara meteoriter.

Fyndet var så sensationellt att det året därpå skickades iväg en ny expedition för att ta vara på ”meteoriterna”. Kanonbåten *Ingegerd* och briggen *Gladan* hämtade hem några av stenblocken till Stockholm – en stor bedrift, med tanke på att även de mindre vägde flera ton. Senare undersökningar har visat att klumparna har uppkommit genom att järnhaltig basaltlava runnit ut på ett underlag av stenkolk. Det största järnstycket, som vägde 22 ton, finns idag utanför Naturhistoriska Riksmuseet i Stockholm. Mindre järnblock från Diskoön finns nu i Göteborg, Köpenhamn och Helsingfors.

Nordenskiöld blev senare världsberömd då han ledde expeditionen med ångbarken *Vega* genom Nordostpassagen. Briggen *Gladan* blev känd bland dem som seglar med *Tre Kronor*, eftersom hennes skrovritningar i huvudsak utgjorde underlag för konstruktionen av vår egen brigg.

Pigg pensionär efter 98 års arbete

Efter att hon lagts upp 1899 låg *Hvalfisken* några år som skolfartyg i Fredriksholms kanal, i Köpenhamn. Sedan togs hon över av Københavns Amatør Sejlklub, för att användas som klubbhus. Efter några år ersattes hon av briggen *Tjalfe*, som också seglat på Grönland. *Hvalfisken* fick en ny hemmahamn 1915 då briggen köptes av Sømmandshøjskolen i Svendborg. I nära 21 år låg hon förtöjd mellan dykdalber i hamnen och fungerade som stationärt skolfartyg för blivande sjömän. Det blev ett hål i stadsbilden då hon försvann år 1936. Briggen blev nu av med sin rigg och användes som pråm, med byn Strib, vid Lilla Bält, som hamn. Den allra sista resan gick tolv år senare, med hjälp av bogserbåt, hela vägen upp till Aggersund i Limfjorden.

Där höggs briggen upp. Mycket av virket togs till vara för återanvändning. En del fördes till



Adolf Erik Nordenskiöld (1832 - 1901), med ångbarken Vega i bakgrunden. Oljemålning av Georg von Rosen, 1886, beskuren.

BILD: WIKIMEDIA COMMONS



Järnblocken vid Ovifak på Diskoön troddes först vara meteoriter.

Fluilmuseet Hjerl Hede, nära Holstebro på Nordjylland, där det fortfarande ingår i en av de bevarade korsvirkesbyggnaderna. När allt värdefullt var tillvarataget sänktes de sista resterna av briggen *Hvalfisken*, med hjälp av en stor dynamitladdning. Det var den 7 mars

1949, mer än 147 år efter att briggen för första gången låg segelklar i hamnen i Kalmar.

Hur länge kommer Tre Kronor att kunna segla?

Vi säger ofta att *Tre Kronor af Stockholm* ska segla i hundra år. Med tanke på att *Hvalfisken* var 148 år gammal då hon höggs upp kanske det är en för låg ambition. Ingen av oss kommer att få veta hur det går. Det är roligt och hoppningivande att det funnits fartyg som *Hvalfisken*, som visar att en brigg kan segla (nästan) hur länge som helst. ■

/HANS GUNNAR ØVERENGEN
SKEPPS- OCH SJÖMANSLÄKARE

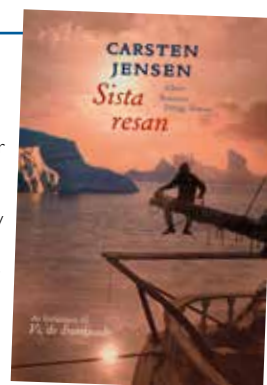


Den Kongelige Grönlandske Handelsmægtiga hammagasin, ser likadana ut idag, som de gjorde i början av 1800-talet, men används nu som kulturcentrum.



SISTA RESAN

Den danske författaren **Carsten Jensen** är i Sverige mest känd för sin stora roman ”**Vi, de drunknade**” som innehåller ett myller av maritima berättelser från staden Marstal på Ærø. ”**Sista resan**” är en mer sammanhållen och dystrare berättelse. Den handlar om den danske målaren Carl Rasmussens sista resa till Grönland 1893, då han försökte att åter hitta inspiration som konstnär. Berättelsen bygger på verkliga händelser och utspelar sig ombord på briggen **Peru** (1844-1929), som under 59 år gjorde 58 resor till Grönland, fram till att hon 1905 mastades av och tillbringade återstående tid som kolpråm. Boken är läsvärd för den bild den ger av Rasmussens liv och skaparvanda. Den ger också en levande skildring av livet ombord på en brigg, under slutet av segelfartygsepoken.



Minnesgåva

Allt fler anhöriga och vänner till avlidna medlemmar och aktieägare väljer att hedra den avlidne med en gåva till Föreningen Briggen Tre Kronor.

Genom dessa viktiga gåvor kan föreningen fortsätta att exempelvis stödja fartygets ungdomsseglingar och bidra till fartygets underhåll.

Det finns även möjlighet för dödsbon att skänka den avlidnes aktier till föreningen.

Även testamente är ett sätt att för framtiden stödja föreningen och fartyget. I ett testamente kan syftet specificeras att gälla till exempel ungdomsseglingar eller annat som testatorn önskar.

På www.briggentrekronor.se hittar du rubriken Minnesgåva. Sökvägen är: **OM OSS > Föreningen Briggen Tre Kronor > Minnesgåva**. Där finns instruktioner hur det går till.



Föreningens senaste monter på Allt för Sjön.

Båtmässan

Allt för Sjön 2021

Enligt den information som föreningen hittills har fått är Classic Boat Show 2021 inställd och ska ersättas av en digital mäsas. Classic Boat Show är den del av Allt för Sjön där Föreningen Briggen Tre Kronor har haft monter i många år. På Stockholmsmässans hemsida finns ingen information om huruvida Allt för Sjön är inställd eller inte. ■/PB

Vi saknar @ E-post- adresser!

Får du e-post från foreningen@briggentrekronor.se?
Om inte – mejla till foreningen@briggentrekronor.se – eller logga in på hemsidan och uppdatera själv!



Stiftelsen Stockholms Sjömanshem har beviljat föreningen bidrag till fyra nya segel som kommer att vara levererade till nästa säsong. Det är två övermärsar, en undermärs och ett stagsegel – förstäng (stagsegel).

Elsa Petré (som du kan läsa om på sidan 14) gick till förra säsongen igenom Tre Kronors slitna segelgarderob och reparerade, förstärkte och lade på nya slutdukar (solskydd på "utsidan" när ett råsegel är beslaget) på ett antal segel och rekommenderade

då utbyte av de fyra nämnda seglen. Vi är därmed ungefär "halvvägs" i garderoben. Sedan tidigare är klyvare, en bram, en röjel och en stäng (stor) utbytta.

Bidrag från Stiftelsen Stockholms Sjömanshem är och har historiskt varit mycket viktiga för Briggen Tre Kronor. De flesta i besättningen har fått sina säkerhetsutbildningar (Basic Safety) bekostade av stiftelsen liksom en del speciella befälsutbildningar. ■

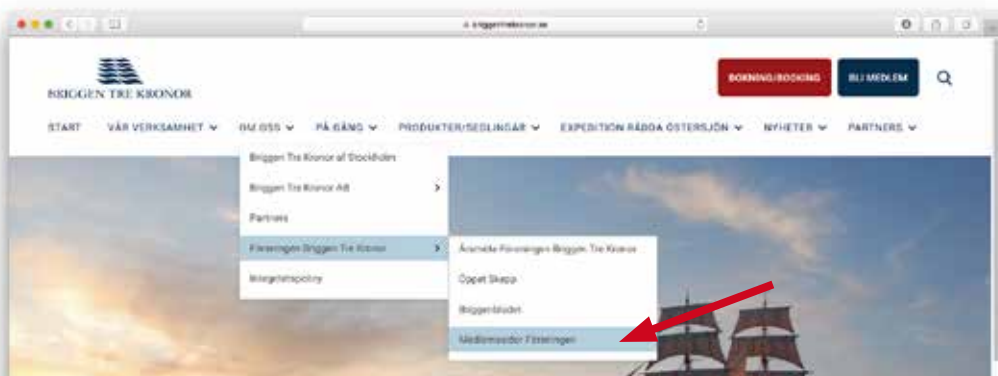
/PER BJÖRKDAHL

Ge bort medlemskap!

– årets smartaste julklapp...

Så här enkelt ger du bort ett medlemskap i Föreningen Briggen Tre Kronor:

1. Gå in på www.briggentrekronor.se/medlem och gå till medlemssidorna.



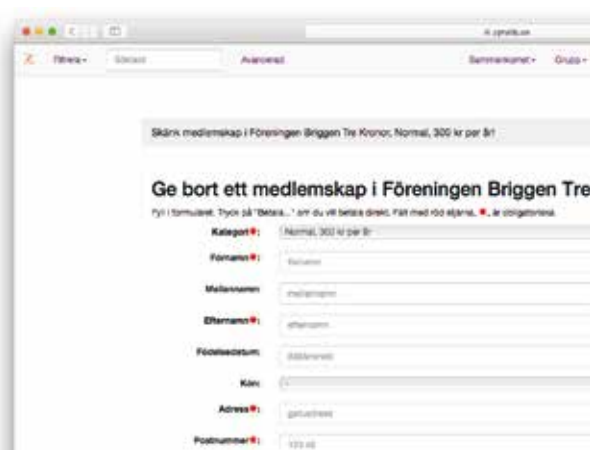
2. För att komma in på medlemssidorna loggar du in med ditt användarnamn och lösenord.

Har du glömt det så finns det två orange knappar att klicka i men du behöver ha koll på ditt medlemsnummer som finns på ditt medlemskort!

3. På medlemssidan väljer du punkten **Ge bort ett medlemskap** och klickar.

4. Då kommer du till ett formulär där du väljer typ av medlemskap och fyller i mottagarens personuppgifter. Du kan även välja betalsett.

5. När det är klart får du ett "gåvomail" som du till exempel kan skriva ut och sända som present. Klart.



Statsraad Lehmkuhl
i betydligt lugnare
farvatten – Östersjön
mellan Klaipeda och
Szczecin under Tall
Ships' Races 2017.



Statsraad Lehmkuhl fortsätter att förbereda sin världsomsegling

FOTO: PER BJÖRKAHLL

När coronaepidemin bröt ut, befann sig den norska barken i USA. För 18:e gången hade hon seglat dit för ett utbyte mellan norska och amerikanska marinkadetter. En del evenemang i örlogshamnen Norfolk, Virginia fick ställas in, men *Lehmkuhl* kunde fredagen 13 mars fylld med nya elever från Sjøkrigsskolan sätta kurs mot hemmahamnen Bergen.

Nordatlanten i mars brukar framkalla en hel del sjösjuka, men är ett bra ställe att vistas på för den som vill undvika att drabbas av en pandemi.

Inställda seglingar och varvsarbete

Åter i Bergen i början av april stod det klart att endast ett fåtal, mycket korta, planerade seglatser skulle kunna genomföras.

Sommarens stora evenemang – Tall Ships' Races 2020 – ställdes in helt. Självt skulle jag ha seglat från A Coruña till Bremerhaven med *Lehmkuhl*, men fick i stället tillbringa sommaren i stillsam och trevlig coronakarantän.

Det måste ha varit mycket värre för alla de besvikna ungdomar som för första gången skulle fått uppleva havet på en stor råseglare. Många i besättningen fick också ofrivilligt stanna på land.

Tur i oturen var att *Statsraaden* 2018 påbörjat ett tioårigt renoveringsprojekt. Det kostade redan under första året 20 miljoner kronor. Då 2020 års sommarseglingar ställdes in blev det i stället tid till ytterligare

arbeten på skrov och inredning. För ett fartyg som har en så grundmurad plats i norrmännens och speciellt bergensarnas hjärtan, som *Statsraad Lehmkuhl*, tycks det alltid gå att skrapa fram några extra (tiotals) miljoner kronor.

One Ocean Expedition

Under årtiondet 2021–30 pågår "United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development" – havsforskning för hållbar utveckling. *Statsraad Lehmkuhl* har länge varit inblandat i dessa frågor och ligger i framkant genom att vara ett av de första segelfartygen med elhybriddrift.

Hon kommer nu att vara en del av FN-programmet genom att 2021–23 genomföra en 19 månader lång jordenruntsegling. Vägen blir långt ifrån den kortaste. En rutt på 55 000 distansminuter kommer att föra fartyget till 37 hamnar i sex världsdelar. Flera vetenskapliga projekt är planerade, i samarbete med Havsforskningsinstituttet, universitet och högskola i Bergen, Meteorologisk institutt, Norwegian Research Centre (NORCE)

och Nansensentret, samt flera utländska institutioner.

Ombord finns gott om underutnyttjade utrymmen, som nu kommer att användas för laboratorie- och mätutrustning. Forskningen kommer att inriktas på områden som klimatförändring, biologisk mångfald, fiskeri och havsföreningar.

Bli "medseilere"

Det är ännu för tidigt att uttala sig säkert om vilka begränsningar coronaepidemin kan komma att medföra, men det verkar helt klart att *Statsraaden* kommer att lämna Norge i augusti nästa år. På de flesta etapperna kommer norska marinen att förse fartyget med tillfälligt manskap, men några sträckor är öppna för den som vill delta som medseglare. Etapper som fortfarande kan bokas är Arendal – La Coruña, Las Palmas – Curaçao, några kortare turer i Karibien och, sist men inte minst, en veckotur från Ushuaia runt Kap Horn.

Statsraad Lehmkuhl's segling kommer också att kunna följas via nätet: www.lehmkuhl.no, www.oneocean.com och www.oceandecade.org, samt notiser och artiklar i *Briggenbladet*. Det kommer säkert att vara en del trekronorseglare ombord på *Lehmkuhl* och vi ser fram emot deras rapporter. ■

HANS GUNNAR ØVERENGEN

Den längsta seglatsen

Under 2020 skulle den nederländska barken *Europa*, enligt ursprunglig rutt, ha seglat i Stilla havet. Första resmål efter avslutad säsong i Antarktis var Valparaiso. Efter besök på Påskön, Pitcairn och andra öar planerades seglingar längs Australiens östkust. Hobart på Tasmanien var sedan tänkt att bli utgångspunkt för en ny oceansegling, rundning av Kap Horn och så nordvärt till Port Stanley för kryssning på Falklandsöarna. Men – 2020 blev året när ingenting gick enligt planerna.

Mitt i Drakes sund på väg norrut, från Antarktiska halvön, kom beskedet om coronapandemin. Chilenska hamnen Puerto Williams var redan helt stängd och *Europa* kom till Ushuaia bara några timmar innan Argentina stängde alla sina hamnar. Passagerarna lämnade fartyget. Kvar fanns en besättning, som inte ens tilläts gå iland på kajen. Inresande "voyage crew" och besättning stoppades vid gränsen. Ingen kunde då veta att inreseförbudet inte skulle lyftas förrän i september.

Ett nödvändigt beslut

Situationens allvar var dock uppenbar. Rederiet avbokade resten av säsongens seglingar. Det bestämdes att *Europa* skulle segla till Scheveningen i Holland, utan att anlöpa någon hamn på vägen. Barken tilläts att bunkra och proviantera före avresan. Maten fördes ombord av argentinare iförda skydds-överaller, försedda med handskar, visir och gasmasker.

Den 26 mars lämnade *Europa* Ushuaia. Ombord fanns kaptenen Eric Kesteloo och



Äntligen hemma. Foto: Richard Simko.



Länsport – stukad i storm.

en besättning på 18, från Nederländerna, Australien, Chile, Danmark, Kanada, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sydafrika, Tyskland, Tonga och USA. Elva kvinnor och åtta män på en oceansegling med okänt slutdatum. Ingen "voyage crew" som kunde hjälpa till med styrning och segelhantering. Inga forskningsprojekt. Inga lediga timmar iland på spännande atlantöar.

Från stiltje till storm

I den logg, eller snarare blogg, som kan läsas på *Europas* hemsida beskrivs hur ett par dygns stillsamt dejsande i Beaglekanalen gick över till segling i allt hårdare vindar efter att Isla de los Estados rundats. Norr om Falklandsöarna, med 32 sekundmeter i byarna, stukades en länsport och en del av brädgången, i 6 mm plåt, trycktes in av en kraftig våg. Sedan kom tropikerna med såväl gassande sol som ymnigt regn. Hela tiden med mer än tolv timmars arbetsdagar. Födelsedagsfiranden och en förlovning blev trevliga inslag i livet ombord.

Det obligatoriska linjedopet blev stillsamt eftersom det endast var fyra i besättningen som inte redan passerat ekvatorn. Bloggens beskrivningar av livet ombord rymmer allt från filosofiska utsvävningar, med referenser till Thoreau och Nietzsche, till resonemang

om vad som leder till minst bränsleförbrukning – normal maskingång, eller långsam segling. (Svaret kan tyckas självklart men betänk då att *Europas* luftkonditionering, färskvatten, el, frysar med mera drar 130 liter dieselolja per dygn.) Seglatsen beskrivs bäst av dem som var med – läs mer på www.barkeuropa.com/!

Efter hemkomsten

Mitt på dagen 15 juni var det en trött men lycklig besättning som steg iland efter en atlantsegling på 82 dagar (eller 81 dygn). Den sammanlagda sträckan loggades till 10 057,9 distansminuter. Sedan har coronarestriktioner gjort att endast några enstaka dagsseglingar kunnat genomföras. Mycket tid har disponerats på varv i Zaandam. Under ett par månader har *Europa*, tillsammans med fullriggaren *Stad Amsterdam*, legat vid sjöfartsmuseet i Amsterdam, där fartygen varit öppna för besök av skolklasser och andra intresserade.

Framtiden under coronaepidemin

Antarktisprogrammet 2020-21 är inställt och det är fortfarande oklart när det kan återupptas. Sommarseglingarna 2021 kommer antagligen att ha en fortsatt inriktning på natur- och miljöupplevelser, med guider, föreläsare och forskare ombord. Kanske blir det turer till Skottland eller Norge. Barken *Europa* har många återkommande medsegelare, en aktiv stödförening och fri kajplats i Scheveningen. Hon har också, genom åren, visat stor flexibilitet i sitt seglingsprogram. *Europa* kommer att fortsätta segla trots de problem som orsakats av pandemin. ■

HANS GUNNAR ØVERENGEN



FOTO: BRETT YATES

Matros, segelsömmare, intendent och tvåbarnsmor

I riggen på
Ostindiefararen
Göteborg.

I ett litet torp på Södertörn finns Asta, 3 år, Estrid, 7 månader och deras mamma Elsa. Just nu väntar de på julen, allra mest för att pappa Jens kommer hem då.

Han seglar på *Gunilla*, berättar Elsa. De är i trakterna kring Madeira nu, men han kommer hem om tre veckor.

– Juuuulafton, ropar Asta i bakgrunden.

Jag pratar med Elsa i telefon och Asta är måttligt road av att mamma pratar med en tant i stället för att leka.

Elsa har seglat på briggen sedan hösten 2014. Tidigare har hon seglat på *Ostindiefararen Göteborg*, kanadensiska *Picton Castle* och skonaren *Vega*.

Började med familjesegling

– Vi seglade med familjen när jag växte upp, och sedan seglade jag en del på *Ellen* också, berättar Elsa när hon inte måste låta som en bil för att Asta vill det.

– Jag kom till briggen som volontär först, men sedan har jag seglat både som matros och intendent. När jag väntade Asta funkade det inte att jobba i riggen.

Astas pappa, **Jens Agger**, och Elsa möttes när de båda seglade på *Vega* och har fortsatt att segla ihop på briggen. De är långt ifrån det enda paret som träffats ombord på segelfartyg. Kanske inte så underligt när alla bor och arbetar nära varann och delar spännande upplevelser.

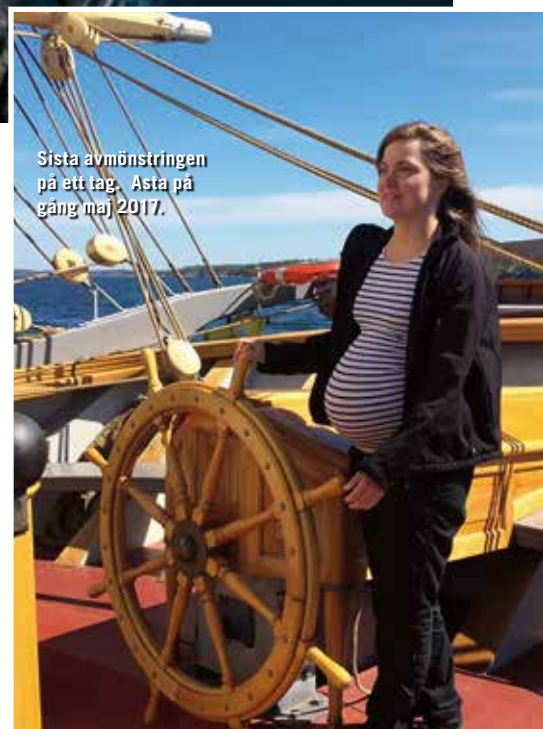
Damskräddare och segelmakare

Elsa är dessutom segelmakare. Hon var med och höll kurs i segelsömnad på briggen för några år sedan. Hon har förstås även lagat många av briggens segel under årens lopp.

– Egentligen är jag utlärdd damskräddare, säger Elsa. Det är inget framtidsyrke direkt, men jag var intresserad av själva hantverket. Och att sy segel är väldigt mycket hantverk, även om man kan använda maskin till vissa delar.

– Men när man förstärker kring lik och öljetter och sånt måste allt ske för hand. Då får man ta i, och förstås använda särskilda

Sista avmönstringen
på ett tag. Asta på
gång maj 2017.



handskar och nålar. Ibland behöver man en tång för att få igenom nålen.

Elsa seglade på barken *Picton Castle* vintern 2014-2015 som segelmakare, men framför allt var hon med och sydde seglen till *Göteborg*.



Elsa seglade vintern 2014 - 2015 som segelmakare på kanadensiska barken *Picton Castle*.

– Alla segel på *Göteborg* är i väldigt grovt och tätt linne, då tar allt betydligt längre tid eftersom det är så tungt att arbeta i.

Gillar att gäster återkommer

Som intendent på briggen *Tre Kronor* har Elsa hand om gästerna, är hotellchef kan man säga.

– Dels prickar man av alla när de kommer ombord, och så måste man se till alla trivs och mår bra, och att de som har beställt specialkost får det. Intendenten är den som planerar och beställer maten, tillsammans med kocken förstås. Ganska ofta har vi återkommande gäster, det gillar jag. Det visar att man trivs med att segla med briggen, att man vill komma tillbaka. Intendentjobbet innebär även att man är arbetsledare under däck. Det är mycket som ska funka med dukning, servering, disk och tvätt – och alla mailkontakter.

Bemanningsplanering

En annan uppgift som Elsa har tagit hand om är briggens bemanning. Hon gör upp besättningsscheman och håller kontakt med alla, både volontärer och proffsbesättning, så att allt ska fungera i praktiken.

– I år har det inte blivit mycket till segling, på grund av Coronapandemin förstås. Men i vanliga fall är det ett väldigt pusslande. Nu i höst handlade det mest om att ha så få byten som möjligt, för att man inte skulle smitta varann.

Men nästa vår, nästa sommar, då ska vi segla igen – hoppas både jag och Elsa. Och kanske, kanske, kan briggen vara med i Tall Ships' Races. Och då vill både Jens och Elsa vara med! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Studenter från KTH provseglade nyligen en sju meter lång demonstratormodell av *Oceanbird* med fyra vingsegel.

Oceanbird seglar

Wallenius Marines projekt wPCC, Wind Powered Car Carrier har fått vind i seglen. Fartyget, som nu har fått namnet *Oceanbird*, konstrueras, som vi tidigare har berättat i *Briggenbladet*, för att kunna frakta motsvarande 7 000 personbilar på de stora världshaven, till exempel över Atlanten.

Fartyget kommer på de långa oceansträckorna att drivas framåt med fem vingsegel i hybridkonstruktion bestående av stål och komposit. Vingseglen blir teleskopiska med mycket stål i botten och mindre och mindre stål högre upp. Med den teleskopiska konstruktionen kan segelytan justeras med hänsyn till vindstyrka samt även kunna sänkas helt för att komma in under broar vid hamnanlöp. Alla segel ska bli individuellt styrbara och ska kunna roteras 360 grader

med elmotorer. Just den delen med regler-teknik och dataprogram jobbar KTH med, där en grupp studenter nyligen har testat tekniken med hjälp av en sju meter lång modell försedd med fyra vingsegel.

Parallellt med KTHs arbete pågår även tanktester med ett fem meter långt skrov på SSPA (Chalmers) i Göteborg. Skrovets utformning är en av de stora hemligheterna precis som för kappseglingsbåtar. Med ett antal fenkölar räknar man med att eliminera avdriften som ett seglande fartyg normalt har. Det hoppas vi återkomma till längre fram. Wallenius Marine planerar för att det första wPCC-fartyget ska kunna levereras i slutet av 2024. Läs mer på: www.wallenius-marine.com och www.oceanbirdwallenius.com. ■

/PER BJÖRKDAHL



Missa inte TV-programmet med Skärgårdsturnén i somras!

5/1 kl 23.15 och 8/1 kl 18.15 på SVT 1

Briggmåndag hemma

För som saknar våra briggmåndagar har föreningsstyrelsen tagit fram ett antal länkar till segelfartygsfilmer på YouTube. Har du en dator med webläsare och en bredbandsuppkoppling finns många timmar film att njuta av. Titta på www.briggentrekronor.se under NYHETER – där finns tre äldre nyheter med ett stort antal länkar till trevliga segelfartygsfilmer, både gamla klassiker och nyare. Och fler kommer! ■

/PB



Klassiker från 1931.

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

Varje vinter tas några rundhult iland för översyn, i år är det klyvarbommen som behöver bytas, trassligt värre! I skrivande stund håller **Lars Larsson** i Dala-Järna på att säga till ett ämne till ny klyvarbom av de stockar vi fällde för fyra år sedan.

Välkommen som volontär!

Inför starten av underhållsjobben, både ombord och i riggverkstaden, kommer **alla** våra volontärer att få mail med mer information. En hel del jobb kräver inte alls någon erfarenhet varför alla är välkomna att göra en insats.

Du som inte redan är volontär kan anmäla intresse och få veta mer!
Kontakta: Charlotta Baker,
mail: charlotta.baker@briggentrekronor.se

Omfattande underhåll till våren

Nu ligger fartyget nerriggat och inpackat för sin årliga vintervila. I normala fall hade rigg- och underhållsgruppen varit i full färd med översyn av block och andra riggdelar och mycket annat.

Men som vi alla vet är det inte ett normalt år. Redan i mars stoppades alla volontärverksamheter som innebär större antal deltagare.

Inte nog med det, fartyget har även varit obemannat hela säsongen utom några helger. Vad betyder det för underhållet? Vi frågar **Martin Tomingas**, sedan länge *Tre Kronors* bås*:

– Vi kan kalla det för en underhållsskuld, alltså motsvarande vårdskulden som coronasituationen orsakade i våras och som nu byggs på igen. Det beror på två saker, dels att rigg- och underhållsgruppen inte kan jobba med full kraft som tidigare utan mer enskilt och dels därför att väldigt mycket löpande underhåll utförs av besättningen under en normal säsong då fartyget är bemannat, berättar han.

– En del "snabbare" underhållsjobb, till exempel, i riggen kan då göras under gång. Och

vid "liggedagar" och vid lite längre seglingar i gott väder hinner vi till och med utföra begränsade och ibland större målningsarbeten.

– Förutom alla "vanliga" underhållsjobb ska briggbommen färdigställas, en ny klyvarbom tillverkas och så måste fartyget dockas under 2021 – det skulle ha gjorts i år men vi har fått dispens på grund av covid. Så Excelarket med alla planerade åtgärder är proppat, avslutar Martin.

Ett normalt år startar själva påriggningen med att till exempel båsen och en matros leder påriggningsarbetet och återstående vinterunderhåll ett par tre veckor före säsongstart. Inför nästa säsong, 2021, kommer arbetet att starta en bit in på nyåret och pågå i stort sett varje dag fram till säsongstarten. Tanken är att mindre grupper eller enskilda volontärer – med fysisk distansering – ska "stöta" arbetet under längre tid, främst i veckorna. Det är väldigt skiftande jobb som ska göras. Många kräver bara ett gott humör. ■

/PER BJÖRKDAHL

*Bås betyder båtsman, alltså en senior matros som leder arbetet med fartygets underhåll.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Vintertäckning

Fartyget väderskyddas efter avriggningen. Det går till så att en "byggsats" med takstolar täcks med krympplast, den är i år skänkt av AB Poly-Produkter i Västra Frölunda. Tack för det! ■

/PB