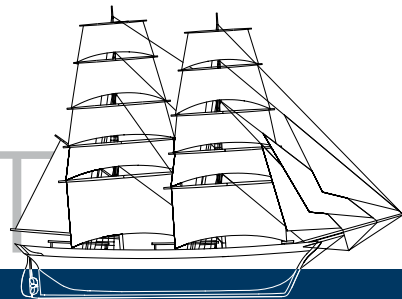


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2021-2022



Dockning – för första gången på tre år
af Chapman renoveras
Glimtar från säsongen
Test av båtbottentvätt
Äntligen Briggenmåndag
Profilen – Helga Keyzer
Bli volontär – du också!



Tre Kronor af Stockholm
dockad i Västra dockan
på Beckholmen, 8 oktober.
FOTO: PER BJÖRKDAHL

Med detta nummer av Briggenbladet medföljer
EMISSIONSBILAGA
till medlemmar och aktieägare



Vi går mot ljusare tider...

...vintersolståndet närmar sig och vi är snart igenom ännu ett provande år
 ...vi har blivit av med stora skulder under året – ca 17 miljoner som tyngt
 ...vi kommer få nytt kapital för en nystart via emissioner (läs mer här till höger och i bilagan)
 ...vi har en spännande seglingssäsong 2022 (läs mer framöver på briggentrekronor.se)
 ...vi ser ett ökat intresse bland er medlemmar för vår föreningsverksamhet

Ja, det är verkligen en spännande vår som vi går till mötes, och vad vore vi utan föreningens nästan 2500 medlemmar och en hel hop med fantastiska och engagerade volontärer. Trots pandemins prövningar de senaste två åren så har vi lyckats få vårt fina fartyg seglingsklart både en och två gånger med just volontära krafter. Och vi blir gärna fler! Är du intresserad av att ansluta dig till någon av våra grupper, skicka ett mail till foreningen@briggentrekronor.se

Att jobba volontärt har undersökts många gånger. En anledning att arbeta volontärt är faktiskt inte som man kan tro att det ger en nytta i form av materiella ting, utan just för att de altruistiska drivkrafterna i oss människor får komma fram, det betyder kort och gott att genom att veta att man göra något gott för någon annan eller något annat så får man en positiv effekt i kroppen som gör att man vill bidra. Det gäller alla typer av volontärbete, vare sig det är till vårt vackra fartyg, som scoutledare, idrottsfunktionär eller stödperson på ett äldreboende. Allt räknas och det egna välbefinnandet ökar samtidigt som man faktiskt gör "en god gärning".

En verkligt win-win-situation, med andra ord, och vi önskar oss också en bra vinning i våra kommande emissioner där vi söker kapital för att lägga en riktigt bra ekonomisk plattform för 2022 till både en rederichef till Briggen Tre Kronor AB och till underhållsarbete på fartyget.

Om du kan – var med och bidra på det sätt som passar dig!
 Och till sist vill jag önska er alla riktigt fina helger och en bra början på 2022 – Vi ses! ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

josefin.sollander@briggentrekronor.se

foreningen@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



Information till medlemmar och aktieägare

Att briggen *Tre Kronor af Stockholm* har överlevt många svårigheter är tack vare att det funnits tillräckligt många privatpersoner och företag som velat se henne bli byggd och fortsätta att segla. Denna vilja har visats flera gånger under vår historia och inte minst nu senast under pandemin.

Hade vi inte haft stödet från drygt tusen bidragsgivare hade *Tre Kronor af Stockholm* förmodligen inte funnits kvar i Sverige.

"Never let a good crisis go to waste" lär Winston Churchill ha sagt. När man går igenom en kris är det mycket som ställs på ända men ibland är det just då som nya möjligheter till förändringar och utveckling kommer.

Nya krafter i Briggen Tre Kronor AB:s styrelse är **Anders Paulsen och Claes Bertenstam** som bidrar mycket till att se nya möjligheter och öppningar.

Bolagets styrelse har också haft många samtal med flera representanter ur besättningen, större aktieägare och föreningens styrelse för att diskutera nya vägar in i framtiden.

Eftersom vi är ett rederi styrs vi av en rad regelverk där kraven på egentillsyn och upprätthållande av olika certifikat kräver en professionell kraft med erfarenhet från rederiverksamhet.

Tre Kronor af Stockholm har nu legat i vattnet i 16 år och behovet av underhåll och renoveringar börjar ge sig till känna och där behövs en fast anställd kompetens inom företaget som kan leda det fortsatta arbetet med att förbättra vårt arbetsätt och hålla fartyget i gott skick. Hon byggdes ju för att hålla i hundra år – förutsatt att vi lyckas underhålla henne väl.

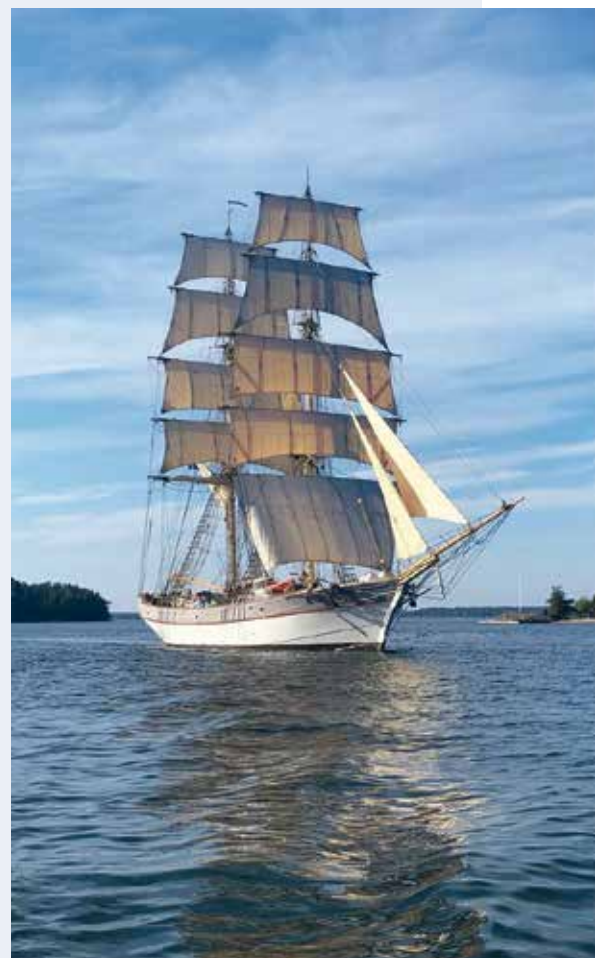
Därför har styrelsen beslutat att rekrytera en rederichef eller "Ship manager" för att ta det övergripande ansvaret för planering av segling och underhåll. Du hittar mer information om detta på hemsidan www.briggentrekronor.se och har du kvalifikationerna är du mer än välkommen att söka. Känner du någon som kan vara intresserad får du också gärna tipsa honom eller henne.

En avgörande händelse det senaste året har varit att tre banker och Almi avskrivit lån på sammanlagt cirka 17 miljoner kronor. Tack vare det har vi nu en balansräkning som stabil och vi kommer också att slippa en dryg utgiftspost i form av räntor varje år.

Detta är på alla sätt helt fantastiskt men man måste också vara medveten om att detta inte är detsamma som att vår likviditet är i balans. Vi har alltså ett mycket intressant läge där vi har ett närmast skuldfritt fartyg och bra förutsättningar för att skapa en stabil verksamhet.

Vi är redan långt komna med planeringen för nästa år och har flera projekt med Allt för Sjön, One Water, Rotary, Almedalen, Skärgårdsturnén och stadsbesök i olika hamnar och vanliga seglingar på gång där intäkterna bör hamna någonstans runt 6 miljoner kronor.

De projekt som vi medverkar i är samarbetsprojekt där både **Briggen Tre Kronor AB** och **Expedition Baltic Sea AB** medverkar. För att få startkapital för detta och kunna göra en ordentlig omstart för hela verksamheten genomför nu båda bolagen nyemissioner där alla kommer att erbjudas möjlighet att vara med. Här har du möjlighet att göra en unikt viktig insats för *Tre Kronor af Stockholm* genom att delta i den ena eller båda av dessa emissioner. Du hittar mer information i bilagan till detta nummer av Briggenbladet och på hemsidorna www.briggentrekronor.se eller www.expeditionbalticsea.se



Tre Kronor på väg in i Lindalssundet från Trälhavet. Den 9 september 2021. Foto: Annika Nordin

Thomas Flinck, styrelseordförande

Mobiltelefon: 070-516 53 33

E-post: thomas.flinck@expeditionbalticsea.se

Mats Jakobsson, styrelseledamot

Mobiltelefon: 070-528 20 12

E-post: mats.jakobsson@expeditionbalticsea.se

DOCKNING

för första gången på tre år

Vanligen dockas *Tre Kronor af Stockholm* minst varannat år i Beckholmens västra docka för underhåll och inspektioner av Transportstyrelsen. Inspektionerna är krav för bibehållande av olika certifikat som krävs för *Tre Kronor* som är ett passagerarfartyg. Den långa covidsituationen har gjort att Transportstyrelsen har lämnat dispenser från den vanliga periodiciteten för inspektioner och torrsättning liksom för behörigheter.

Covidsituationen har som vi tidigare rapporterat dessutom skapat ett stort uppdämt underhållsbehov. Det beror på två saker; Rigg- och underhållsgruppen har arbetat med kraftigt reducerad styrka med hänsyn till alla restriktioner – dessutom – fartyget har endast varit bemannat några helger under 2020. Väldigt mycket riggunderhåll och målning brukar utföras av påmönstrad besättning, både under gång vid längre seglingar liksom under "liggedagar" i hamn.

Det är en mängd arbeten som ska utföras under en "vanlig" dockning. Så fort dockan är torrsatt vidtar högtryckstvätt av botten, ankarkättingarna läggs ut på dockbotten, ställningar ska

byggas. När allt har torkat vidtar bottenmålning, byte av anoder, renputsning av propeller och en del andra detaljer som utvändigt kylning till nöd-elverk, koll av genomföringar, rengöring, oljning och märkmålning av ankarkätting och mycket annat. Dessutom vill man passa på att måla så mycket som hinns med av friborden och så brukar en del oplanerade jobb dyka upp.

Under en vecka i oktober har påmönstrad besättning och volontärer från alla grupper gjort ett jättejobb. ■

/PER BJÖRKDAHL

FOTON: PER BJÖRKDAHL



Från Öppet skepp-gruppen har bland annat Rina Littorin, Christer Colliander och Ann Meijer stöttat med matlagning, disk och städning.



Britta Oberpriller från Rigg- och underhållsgruppen halvt dold av hjälm och andningsskydd.

Transportstyrelsens inspektörer Gustav Dillner och Joakim Milton med vår befälhavare Allan Palmer i mitten kommer ner i dockan precis när sista vattnet pumpats ut.



För att komma åt att måla blir det mycket ställningsbyggande...



Arbetet på dockbotten är skitigt och med obekväma arbetsställningar, alltid med hjälm och ofta med andningsskydd, skyddsglasögon och hörselskydd. Svettigt blir det...



Maschira "Mascha"
Feuerstein och
Sture Haglund
målar fribord.



Det krävs en del säkerhetsarbeten
också, som skyddsnet under landgången.



Ett av de oplanerade
jobben blev ett antal
meter ny slitköl.
Här spikar Johan Tideland
beslag som kallas "hängslen",
— de håller de båda grova
plankorna på plats.



af Chapman i GV-dockan på Beckholmen, 8 oktober 2021.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Vart har af Chapman tagit vägen?

Ett av Stockholms absoluta landmärken vid sidan av Stadshuset och Stockholms slott har lämnat sin välkända förtöjningsplats vid Västra Brobänken på Skeppsholmen. Skälet är att fartyget ska genomgå en omfattande renovering i tre steg. Vad få av oss "briggentusiaster" känner till är de många "trådarna" som leder till vår verksamhet och vårt fartyg *Tre Kronor af Stockholm*.

Den sjunde oktober bogserades af Chapman till Beckholmen och in i GV-dockan. Det är första steget i en omfattande renovering. I skrivande stund är riggen nedmonterad och fartyget flyttat till Beckholmens östra kaj. Hon kommer sedan

att tas tillbaka till dockan när masterna ska återmonteras. Till våren 2022 bogseras hon tillbaka till Skeppsholmen.

Renovering 2006-2008

Fartyget genomgick en omfattande renovering från oktober 2006 till april 2008. Den gången var renoveringen förlagd till Musköbasen som då delvis hade blivit civilt varv i en av bergtunnlarna. Riggen monterades ned på den stora kajen och skrovet bogserades in i berget och blästrades, målades och inredningen byggdes om. Vissa delar i riggen ersattes då med nytillverkade. Arbetet var ursprungligen planerat att ta nio månader men ändrades efter hand

och totalt blev renoveringstiden det dubbla. Nionde april 2008 förtöjdes af Chapman åter vid Skeppsholmen.

Renovering 2021-2023

Den nuvarande första delen av renoveringen omfattar riggen och är nödvändig för att upprätthålla säkerheten ombord och därmed möjliggöra fortsatt vandrarsverksamhet. Undermasterna och stor del av rårna kommer under vintern att renoveras medan en del stänger, rår och bommar kommer att nyttillverkas – det gäller framförallt samtliga hittillsvarande stänger och så vidare som har varit i trä. Enligt planen kommer sedan däck 2022-2023 och till sist skrovet, inom en 5-8 årsperiod att renoveras.

Kopplingar till "Briggen"

Det ska visa sig att af Chapmans renoveringar har ett antal kopplingar till bygg-



Briggbyggare och volontärer på studiebesök, Muskö april 2007.

tiden av "Stockholmsbriggen" och senare från 2005 briggen *Tre Kronor af Stockholm*. Under byggtiden startades det som då kallades Blockgruppen, senare Rigg- och underhållsgruppen. Den leddes från start av riggmästaren Torbjörn "Bamse" Åhlund. Bamse skötte vid den tiden riggunderhållet på *af Chapman*. Efter hans tragiska bortgång 2004 tog Cecilia "Cissi" Johansson över riggunderhållet på *af Chapman*, många år med målning, smörjning och fastsättning av saker som lossnat. Cecilia arbetade hos oss på "briggen" som rigglärling under riggningen och under lång tid även hos Pille Riggmakar'n – Sven-Erik Andersson. Läs mer om Cecilia på sidan 9.

Formellt inget fartyg

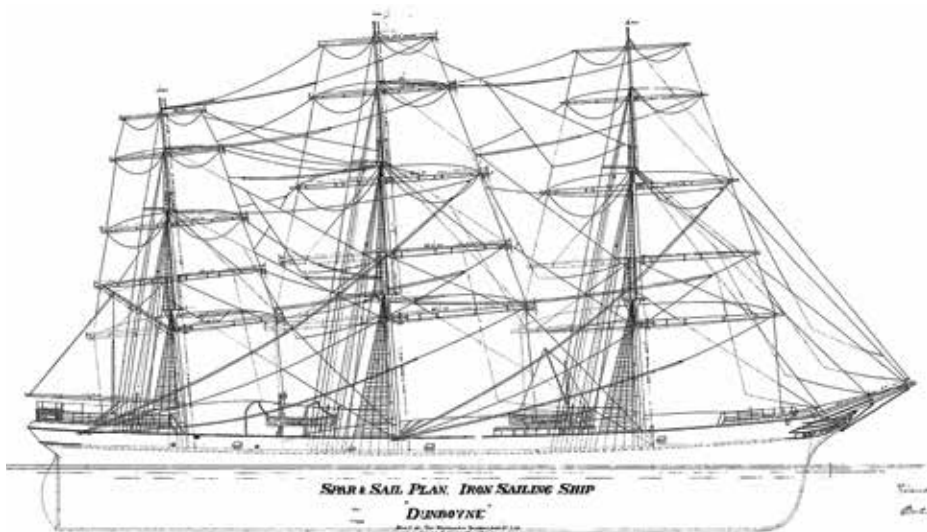
Under åren 1996 – 2003 var Gustaf Dillner Stockholmsbriggens första skeppsbyggmästare. Det var Gustaf som tog fram CAD-ritningarna med *Gladan* som underlag vilket vi berättade lite om i förra numret. När Gustaf valde att byta yrkesbana blev det som fartygsinspektör på det som nu heter Transportstyrelsen. Vi låter Gustaf berätta lite:

– *Af Chapman* är avregistrerad som fartyg och är rent formellt en byggnad. Hon är blåklassad enligt Stadsmuseums klassificering,



FAKTA AF CHAPMAN

af Chapman är en tremastad fullriggare om 1500 bruttoregisterton byggd i stål. Hon byggdes 1888 i Whitehaven i England för trafik på Australien. Under brittisk flagg seglade hon som *Dunboyne* fram till 1908 då hon hamnade under norsk flagg. Köptes sedan av Transatlantic i Göteborg och fick då namnet *G D Kennedy* efter en av rederiets grundare. Hon hade då Göteborg som hemmahamn och seglade med frakt på oceanfart, med plats för åtta befälslevar. Hon köptes av Kungliga flottan 1923 då namnet ändrades till *HMS af Chapman* och användes där som skolfartyg, med Karlskrona som hemmahamn. Sista resan som skolfartyg gjordes 1934, därefter bedömdes det att det skulle bli för dyrt med den översyn och upprustning som behövdes. 1937 blev hon i stället logementsfartyg i Stockholm. 1947 köptes fartyget av Stockholms Stad och blev vandrarnhem för Svenska Turistföreningen vid Västra Brobänken på Skeppsholmen. Fartygets mått är 78,3 x 11,4 x 5,56 m. Hon förde 26 segel, riggens höjd 43 m.



Rigg- och segelplan för *Dunboyne*, byggd år 1888 av Whitehaven Shipbuilding Co, Whitehaven, England.

vilket är den högsta kulturhistoriska klassningen. Om hon ska förhalas till annan plats krävs det ett bogsertillstånd och det är där jag har kommit in. Men redan 2012 vände sig Fastighetskontoret till mig och ville ha hjälp med rådgivning.

Men vad tyckte din arbetsgivare om det?

– Med tanke på att *af Chapman* inte räknas som ett fartyg såg min arbetsgivare inget hinder att jag kunde vara rådgivare till stan, och beviljade detta som en godkänd bisyssla, berättar han.

Brigg-gruppen bildas

Efter ett antal år som rådgivare blev Gustaf kontaktad av Fastighetskontoret om ett större uppdrag, att ta fram offertunderlag för kommande renovering.

– Det tyckte jag var lite väl mycket att ha som egen bisyssla. Jag kontaktade ett antal av mina gamla kollegor och vänner på "briggen", avslutar Gustaf.

Först att bli kontaktad var Korhan Koman, Gustafs efterträdare som skeppsbyggmästare och efter *Tre Kronors* färdigställande även befälhavare. Sedan ett antal år är Korhan anställd som befälhavare på Sjöfartsverkets lotsbåtar och emellanåt hoppar han in som skeppare på *Tre Kronor*.

– Jag tyckte det lät spännande och kul, berättar Korhan. Någon gång 2017 satte vi ihop "Brigg-gruppen", förutom jag själv Cecilia Johansson, Mattias Malmros med fokus på däck och Martin Elwin med fokus på skrovet och en del teknik.

Mattias arbetade under bygget av *Tre Kronor* som skeppstimmerman. Sedan fartyget blev klart har han fortsatt som timmerman inom bland annat byggnadsminneshåll, bygge av slussportar och väderkvarnar vilket han också har berättat om på en "Briggmåndag". Martin Elwin arbetade under bygget av *Tre Kronor* bland annat med



maskininstallationer och tekniska system och har fortsatt med det på en rad av fartyg.

– Mycket jobb i riggen blev det. Vi mätte upp och katalogiserade allt med namngivning och artikelnummer. Under ett par år, fram till pandemin tog vi till och med fram förenklade CAD-ritningar på riggen, fortsätter Korhan.

– Vi hade många möten och det var väldigt trevligt att återigen arbeta tillsammans. Slutligen 2019 var uppdraget klart och Fastighetskontoret gick därefter vidare med upphandling av entreprenörer, avslutar Korhan.

Sjöman och riggare från Tyskland

Samtidigt som *Tre Kronor af Stockholm* låg i västra dockan på Beckholmen påbörjades nedriggningen av *af Chapman* i den mycket större GV-dockan strax intill.

Den stora dockan ligger på Stockholms reparationsvarvs område. I arbetsstyrkan som då monterade ned riggen ingick Theresa Ellensohn, tyska anställd i det nederländska företaget Sailmasters vilka är anlitade som underleverantör.

Vi träffades i Rostock då Theresa mönsttrade på *Tre Kronor* och sedan hängde med som volontärjungman resten av säsongen. Du hade ju seglat med *Eye of the Wind* innan du kom ombord hos oss, kan du berätta vad du gjort sedan?

– Jag fortsatte direkt ner till Medelhavet och seglade med *Hulda*. Därefter blev det en rad fartyg, bland annat skonaren *Kairos*, barkentina *Antigua*, *Clipper Stad Amsterdam* och toppsegelskonaren *Linden*, berättar hon.

– Nu är jag både matros och riggare, före *af Chapman* jobbade jag på *Gorch Fock*. Och så har jag gift mig och flyttat till Bornholm där vi har ett vi har ett traditionellt båtbyggeri, avslutar Theresa. ■

/PER BJÖRKDAHL



Glimtar från säsongen 2021



"Jag tyckte turen från Nynäshamn ned runt Öja igår (19 september) var fantastisk, ett minne som jag sent kommer glömma. Det här kanske är vardagsmat för er som jobbar med fartyget på ett eller annat sätt, men jag tog åtminstone ett par bilder på besättningen när de slet som jag tyckte blev ganska fina." Med vänlig hälsning, Johan André



Foto: Johan André



Foto: Johan André

En riktigt somrig bild på *Tre Kronor af Stockholm* fotograferad av Hans Kretz den 8 juli.



Gråsälarna är ifrån årets sista Örn- och sälsegling 28/10.
Foto: Fredrik Nordenskjöld

Båtbottentvätt testad på Tre Kronor

Den 7:e oktober, dagen före indockningen testades en ROC – Remote Operated Cleaner eller helt enkelt fjärrstyrd båtbottentvätt under vattenlinjen på *Tre Kronor af Stockholm*.

Det var **Bernt Fernström** från Dalarö Båtvård som är svensk representant och konstruktören **Markku Sandel** från Rauma i Finland som körde en bit av *Tre Kronors* styrbordssida och några meter ner under vattenlinjen.

– Jag har letat lämpliga tillverkare och tekniska lösningar i tekniska lösningar i tio år, berättar Bernt.

– Den här roboten väger 11-13 kg och beräknas kosta mellan 10 – 15000 EUR som den är utrustad nu. I somras testade jag den på de åländska landskapsfärjorna. På dem växte veritabla gräsmattor som formligen virvlade bort berättar Markku. ■ /PER BJÖRKDAHL



Att tvätten verkligen fungerade kunde vi konstatera efter torrsättningen dagen efter testet. Längst till vänster syns tydligt var testet avslutades.



Roboten i position. Klart för botten tvättning.

Äntligen Briggenmåndag

Efter ett långt uppehåll under pandemin var det så åter dags för att åter träffas i Kolskjulet. Den 1 november hade vi glädjen att få knyta närmare bekantskap med våra grannar och själsfränder på Skeppsholmens folkhögskola. **Cecilia Johansson**, som leder skolans båtbyggarutbildning, visade först upp skolans lokaler och verksamhet på plats, varefter sällskapet vandrade över till



FOTO: ANDERS BJERKEN.



Kolskjulet för ärtsoppa med tillbehör. När värmen var återställd berättade Cecilia lite mer om skolans bakgrund, nuvarande verksamhet och lite om dess framtidsplaner.

Viljan att bevara en hantverkstradition och ett kunnande om seglande fartyg och

båtar är ju något som förenar skolan och oss som kämpar för Briggen Tre Kronor.

Efter en lyckad kväll vandrade vi hemåt i höstmörkret, såväl andligen som lekamligen stärkta inför kommande utmaningar! ■

/CHRISTER COLLIANDER



FOTO: FREDRIK NORDENSKJÖLD

Vi presenterar:
Helga Keyzer Forsby

”Jag har seglings-abstinens!”

Hon pluggar marinbiologi på Grebbestads folkhögskola och har inte trampat däck sen i höstas. Men om du har seglat med briggen någon gång de senaste säsongerna är chansen stor att du träffat på **Helga Keyzer Forsby**, en av de yngre i besättningen.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Helga gick på Marina läroverket och fick tips om att man kunde praktisera på *Tre Kronor* under sommarlovet.

– Så jag sökte och fick komma med. Det året var det Tall Ships' Races, så jag hade verkligen tur! Jag seglade med på sista benet, från Klaipeda i Litauen till målet i Polen. Och sedan vidare till Rostock i Tyskland, innan jag mönstrade av, berättar Helga.

Det året, 2017, var det Pride-tema.

– När vi gick i Crew parade skapade vi liksom en Prideflagga av oss, med olika fär-

ger på tröjorna, och så sjöng vi "Love is all you need". Jag minns att det var väldigt kul att få gå ombord och titta på de andra fartygen också, minns Helga.

Det senaste året har förstås inneburit lite mindre av långseglingar och liknande äventyr, men Helga är inte främmande för att vara med och jobba med underhållet av fartyget.

– Jag är gärna med vid av- och påriggningar, säger Helga.

Men i början var Helga inte särskilt road av att jobba i riggen.

– Jag minns att jag sa till Martin (styrman, båtsman och matros) att jag kände mig lite osäker inför att klättra, berättar Helga. Hur det gick till sen minns jag inte, jag vet bara att en kvart senare var jag uppe och avbeslog undermärsen... Och sen dess har jag inte haft några problem med höjder.

Eleverna på Marina läroverket seglar med skolans fartyg *Älva* en månad i tvåan och en i trean.



Forskare eller sjöman, det är frågan för Helga.

Första turen gick till England. I årskurs tre seglade Helga med sin klass runt Kanarieöarna i en månad.

– Häftiga vatten att segla i, vi såg delfiner, och hade fint väder!

Seglat Christian Radich

Helga har även seglat med norska fullriggaren *Christian Radich*. Men den här gången hade hon inte lika stor tur som med briggen i TSR...

– Jag mönstrade på i januari 2020. Först höll vi på med underhåll, och i mitten av februari började vi segla. I mitten av mars slog



Leo Eckerman, befälhavare på racesträckan Klaipeda – Szczecin, 2017, går igenom vaktfördelningen med ett gäng koncentrerade trainees. Helga längst till vänster.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

pandemin till och vi blev satta i karantän. Då hade vi varit iland i Spanien en vecka tidigare, när vi var på hemväg mot Norge. Men sedan fick vi inte komma iland i Norge förrän vi suttit i karantän i drygt en vecka till. Ingen ombord blev sjuk i covid, som tur var, för då hade väl alla fått det...

Trots att de inte kunde segla, utan låg för ankar en bit utanför Oslo, blev det inte långtråkigt.

– Vi jobbade med en hel del underhållsarbete, och ledningen försökte hitta på en del aktiviteter ombord. En gång kom det ut en båt från norska kustbevakningen och hivade över världens största väska full med godis! Det var efterlängtat!!

Marinbiolog eller sjöman

Nu pluggar Helga marinbiologi på Grebbestads folkhögskola, en ettårig kurs. Samtidigt håller hon på att ta dykcert.

Efter kursen i marinbiologi funderar Helga på att bli forskare – eller satsa på att jobba till sjöss. Och allra helst både – och, förstås!

– Jag skulle vilja forska på nakensnäckor, de är bara så häftiga, säger Helga. Och då kommer jag att behöva dykcert, för de finaste nakensnäckorna finns i varma vatten.

– Men jag kommer så klart att fortsätta segla! Och gärna på briggen förstås, det är så skön stämning ombord, och hon är ett så fint fartyg! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Helga lappsalvar (skyddsbehandlar klädd vajer med svart "gegga") i riggen under vårustningen i våras.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Vraksafari med Tre Kronor

Tre Kronor af Stockholm genomförde tre vrakseglingar under helgen 1-3 oktober. Vi seglade i farvatten mellan Stockholm och Vaxholm-Oxdjupet som är ett mycket intressant marinarkeologiskt område. Som guide deltog **Lotta Mejsholm** som är doktor i arkeologi. Biträdande guide var **Jan Olsén**.

Området har haft militär verksamhet under mer än 500 år. Vi kan idag se tydliga spår av denna verksamhet i form av befästningar och försänkningar vid viktiga farleder. Koncentrationen är störst mellan Vaxholm och Oxdjupet. Det finns ett stort antal vrak i dessa farvatten. I Oxdjupet strax utanför Forthamnen på Rindösidan ligger flera stora vrak som har sänkts av dåvarande statsmakten för att genom försänkningar kunna kontrollera sjöfarten.

Stockholm har varit en betydelsefull sjöfartsstad under mycket lång tid. Ibland inträffar olyckor med sjunkande resultat och en enkel variant om en båt anses uttjänt var att sänka den. Många av dessa fartyg har använts som fundament till broar och kajer. Tack vare bevarandeförhållandena i Östersjön finns tusentals vrak bevarade på havsbotten, som tidskapslar av en svunnen tid. Det är ett stort kulturarv som vi åker båt över. ■ /LÖTTA OCH JANNE



Insidan av Apollos skrov från 1648, vid Vaxholm. Foto: Jim Hansson/Vrak/SMTM.

Besök på museet VRAK

Det senaste i raden av museer för oss med intresse för båtar och hav heter Vrak. Se till att ha gott om tid när du går dit. Det är proppfullt av upplevelser, på gott och ont.

Först såg jag introduktionsfilmen på bottenvåningen. Den var ganska poetisk och handlade om vårt förhållande till Östersjön genom årtusendena, som transportled, soptipp, gravplats – en film som satte tonen för besöket.

Resten av bottenvåningen var en utställning om skeppet *Resande Man*, som förläste utanför Landsort en stormig november natt år 1660. En av få överlevande, en 29-årig Andreas Bjugg, hade lämnat en utförlig skriftlig rapport om förlisningen. Rapporten går att lyssna till, en skakande skildring som man inte bör missa.

Våning två börjar med olika berättelser om diverse vrak och fyndplatser. Men jag fastnade för delen om *Estonias* förlisning, den 29 september 1994. Vid en naken betongvägg får man höra radio- trafik mellan fartygen som befann sig närmast *Estonia*; *Mariella*, *Silja Symfoni* och *Silja Europa*. Det är oerhört gripande. *Estonias* första Mayday-anrop, *Mariellas* kapten som med förvånansvärt lugn ber om *Estonias* position. Från *Estonia* kommer så meddelandet att de "har problem", med 20-30 graders slagsida och blackout. Den utslagna elen gjorde att *Estonia* först inte kunde meddela sin position, men återkom efter några minuter med en position. De tre fartygen satte kurs mot *Estonia* och såg röda nödraketer, men när de kommit fram fanns inget fartyg kvar.

Estonia sjönk cirka 30 minuter efter första nödanropet.

Efter att ha lyssnat till detta fruktansvärda ljuddokument var jag inte i skick att undersöka resten av museet. Jag behövde en paus, för att få lust och nyfikenhet på resten. Dessvärre hann jag inte det, eftersom museet stängde.

Sista delen av utställningen i museet är oerhört omfångsrik och bred. Allt från filmer, ljudberättelser, interaktiva delar, till arkiv över historiska förlisningar och annat marinarkeologiskt material – en guldgruva för alla intresserade.

Nästa gång jag besöker museet Vrak hoppar jag över *Estonia*-bandet och fokuserar på resten av museets rika material! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Museet ligger i f d Båthall 2 vid Galärvarvet i Stockholm.

FOTO: MIKAEL DUNKER, VRAK – MUSEUM OF WRECKS/SMTM.

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

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Bli volontär – du också!

Du som läser Briggenbladet är med största sannolikhet medlem i Föreningen Briggen Tre Kronor. Kanske nybliven sådan eller så har du varit med några år, rentav sedan byggtiden. Eller så har du fått ett Briggenblad vid ett besök ombord i någon hamn, på båtmässan eller "hemma" vid Kolskjulskajen. Detta Briggenblad distribueras även till aktieägare i Briggen Tre Kronor AB.

Som medlem är du med och möjliggör verksamheten runt vårt fartyg briggen *Tre Kronor af Stockholm*. Föreningen skapar bland annat möjlighet att finansiera seglingar med ungdomar under sommaren. Det görs framförallt genom att föreningen kan söka anslag ur olika fonder och stiftelser.

Förutom detta jobbar en del av medlemmarna som volontärer – frivilliga – i ett antal större och mindre grupper. Om du har lite tid över och känner för att engagera dig aktivt är du mer än välkommen! I de flesta fall krävs inga som helst förkunskaper, bara att du tycker det skulle vara kul att göra en in-

sats, stor som liten. På köpet kan du få intressanta nya vänner!

Öppet skepp

Är vår guidegrupp som jobbar med olika publika evenemang som att visa fartyget och till exempel ansvara för vårt deltagande på båtmässan Allt för sjön.

En annan viktig uppgift är medlemsnytta, det sker främst med genomförande av våra "Briggmåndagar" och liknande evenemang. Christer Colliander kan berätta mer: christer.colliander@briggentrekronor.se.

Rigg- och underhållsgruppen

Arbetar med underhåll och tillverkar riggdelar med mera. Gruppen har stor erfarenhet när det gäller trä- och traditionella sjömansarbeten. Håller till i vår välutrustade riggverkstad på Kastellholmen.

Kontaktpersoner är: Bengt-Arne Dagnell, ba.dagnell@briggentrekronor.se, Janne Jäberg, jabergjan@gmail.com och Björn Mellström, bjornmellstrom@telia.com.

Briggenbladet

Även Briggenbladets redaktion välkomnar

volontärer. Helst med erfarenhet från media eller kanske som lite praktik till exempel under journalistutbildningen. Kontakt: per.bjorkdahl@briggentrekronor.se.

Besättningsgruppen

Den största gruppen är de volontärer som seglar i besättningen. Dessa mönstrar på som jungmän, de som är mer erfarna kallas befarna jungmän. För att kunna delta ställs vissa krav, mer information finns på vår web under "Om oss > Föreningen...". Kontaktperson är Mats Andersson: mats.andersson@briggen-trekronor.se.

Andra insatser

Självklart är också arbetet i föreningsstyrelsen, och även bolagets styrelse ideellt. Rekryteringen till dessa sker genom respektive valberedning.

Bolaget behöver ibland frivillig hjälp på kontoret, till exempel vid större postutskick. Sture Haglund har en liten "pool" med frivilliga som du kan anmäla dig till: sture.haglund@briggentrekronor.se.

Välkommen i gemenskapen! ■

/PER BJÖRKDAHL

Tack för ert stöd!

Vi vill rikta ett stort tack till alla stiftelser och företag som på olika sätt har stöttat vår verksamhet 2021.

Stiftelser: Åhlén-stiftelsen, Familjen Burre Hellmans stiftelse, Gålostiftelsen, Timmermansorden genom stiftelserna Nils Waldins fond och Timmermansbrödernas hjälpfond, Sven och Dagmar Saléns stiftelse, Abraham Rydbergs stiftelse, Prins Gustaf Adolfs och Prinsessan Sibyllas Minnesfond, Prins Carl Gustafs Stiftelse samt Stiftelsen Stockholms Sjömanshem.

Företag: Hydroscoand, Wrap-It Solutions, Poly-Produkter, Skeppsholmsgården, Layher, Teufelberger, Bygg-Ole Nacka, AkzoNobel/International, Jotun, Daikin Sweden, Luftmiljöbutiken, Kärcher, Willbrandt Gummiteknik A/S, Haninge Brandredskap AB, Ahlsell, Engwall o Claesson, Linde Gas, Scandbed, Theofilis AB, HeartPartner AB, Åsö Konditori, Kyl & Värmeteknik Service AB, Spendrups, Makita, Aurubis, Fristads, Blåkläder, Husqvarna, Interinsure Agencies AB, BärgerBo, Ekens Naval.