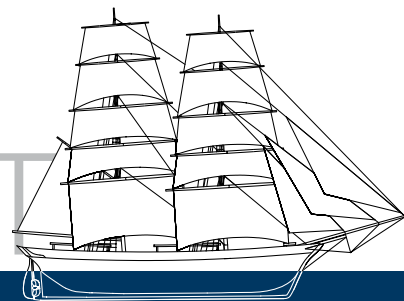


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 3 • HÖSTEN 2012



Fullt ös i Finska viken

Fartrekord!

Säsongen hittills

Hållbara Hav 2012

Briggar i världen

Örn- och sälsegla

Studieresa

Sjögården 10 år

Antons egna ord om bilden:
"På väg från Tallinn till Riga,
i ingången till Finska viken. Vi satte
2 nm ENE om Georgsbank, strax
utanför Hangö. Sedan höll vi höjd för
att klara trafiksepareringarna NW om
Dagö. Loggboken säger 'WNWtliga
vindar på ~16m/s. Grov Sjö.' Inte så
våldsamt fart, dryga 8 knop dikt
bidevind. Senare under natten slörade
vi och toppade höga 12 i 20m/s..."

FOTO: ANTON STENROS



Bättre och bättre år för år!

Nu har briggen seglat i fem säsonger, och det går bara bättre och bättre. Fortfarande är inte ekonomin helt "i hamn", men det går verkligen åt rätt håll. Och med många goda krafter och idéer, såväl i bolaget som i föreningen, kan vi hålla rätt kurs.

Att vi har Sveriges enda brigg (sedan *Gerda* såldes till Finland) vet vi redan, men har vi möjligen världens snabbaste brigg? Det vill vi gärna veta, och ett sätt att ta reda på hur *Tre Kronor af Stockholm* står sig i konkurrensen är att kappsegla! Nästa år går The Tall Ships' Races i Östersjön, mellan Århus/Danmark – Helsingfors/Finland – Riga/Lettland och Szczecin (Stettin)/Polen.

Vi sätter till alla klutar för att briggen ska kunna vara med då. Minst ett "ben" är målet, det vill säga en tävlingsetapp, men helst hela tävlingen. Mellan Helsingfors och Riga är det "Cruise in Company", vilket betyder att det inte är tävling, utan en mer "social segling". Sist *Tre Kronor* seglade i just dessa farvatten slog hon alla rekord – högsta fart 17,3 knop och avverkad distans på två vakter (åtta timmar) 88,8 nm! Så det är säkert fler än jag som skulle ge nästan vad som helst för att få segla med på den sträckan...

För att kunna vara med i The Tall Ships' Races behöver vi skaffa fram pengar från alla håll. Föreningens styrelse försöker nu hitta fonder, stiftelser och organisationer som kan tänkas vara med och stötta detta. Eftersom tävlingen är ett ungdoms-evenemang, och många ungdomar ska vara med ombord (hälften av besättningen ska vara mellan 15 och 25 år), kan vi inte räkna med att alla unga kan betala sin egen seglats.

Alla tips på hur vi kan få ihop resurser till att medverka i Tall Ships' Races mottages därför tacksamt! Men vi har inte glömt bort våra medlemsaktiviteter – briggmåndagarna fortsätter under hösten, och vi har en medlemssegling inplanerad den 13:e oktober. Glädjande många har redan anmält sig till den. Det var också glädjande många som var med på dagseglingarna i somras. Det kunde jag konstatera när jag tog med mina barnbarn (4 och 7 år) på en kortseglats från Simrishamn. Man måste ju se till att ungarna får sjöben redan från början!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen *Tre Kronor*



BRIGGEN TRE KRONOR

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

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

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).



Fartrekord, 14 september: 17,3 knop!

Under segling hem
från Riga, Hållbara Hav,
internationella delen.



FOTO: ANTON STENROS

Vid lunch hade vinden ökat till ordentlig kuling och sjön börjat bygga så smått. En timme in i vakten kom det förlösande 14,1! Vi hade slagit rekordet från 2010!

Men drygt en timme senare var 14 det gamla och 15 det nya, 15,1 blev 15,6 som blev 15,8! Så löpte det på i en timme med en något uppspelt besättning. Tills det var dags för 16,1. Ett rekord som skulle visa sig stå... åtminstone vakten ut.

När fyra-åttavakten så går på sättes kursen om till slör för att klara inloppet till Ålands hav mellan Björnar och Lejon. Nu börjar det riktiga surfandet, sjön är nu riktigt grov och stora vågberg försöker anfalla och nafs på babordslåringen. Vindmätaren toppar här någon gång på styva 21 m/s, relativt. Bramrarna är krökta likt bananer och storhalsen gräver djupa sår i relingsstötan. Läbardunerna är så slaka att de nära nog slår knopar om sig självt. Det frustar och yr runt bogen så det ser ut som damen tuggar fradga när hon rusar fram. Bak i aktern jobbar två man till rors för att pressa ner henne i byarna när hon skär genom dalarna.

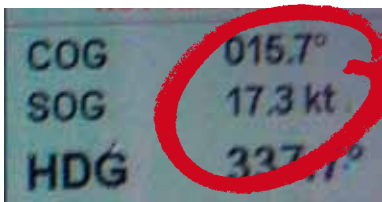


FOTO: MAGNUS STRÖM

En timme in i vakten kommer så vår nya toppnotering, det är mycket riktigt bara en topp på GPS. En perfekt surf i en styv kuling. Så frågan är om det ens ska gälla som något officiellt rekord. Utan man kanske ska se det som kul kurios.

Hon, *Tre Kronor af Stockholm* halkade frustande nerför ett vågberg och slog till med 17,3 knop. Det varade inte länge, vi trodde knappt våra ögon men fångade det på bild, och vem hade trott det 1997? Det som däremot är beaktansvärt denna eftermiddag är vår snitthastighet på 11,1 knop. Vi betade av 88,8 mil (Nm) Östersjö mellan lunch och middag. Det mina vänner, är något att skryta om! ■

ANTON STENROS, STYRMAN



FOTO: MAGNUS STRÖM

(Enligt FMI, Finlands motsvarighet till SMHI, blåste det på Bogskär en medelvind på 21 m/s med toppar på 25 m/s från SW. Signifikant våghöjd på Östersjön, 4,5 meter med toppar på över 7 meter.)

Sommaren 2012 i bild

Tre Kronor af Stockholm är nu inne på sin femte seglingssäsong. Under sommaren har fartyget för fjärde gången varit i Ryssland. Almedalsveckan i Visby har traditionsenligt varit fylld med seglingar och aktiviteter ombord. Med "Initiativet Hållbara Hav" har vi seglat runt Sveriges södra kust lastade med ett mycket viktigt budskap. Under sensommaren och till alldeles nyligen har fartyget även gjort en turné på andra sidan Östersjön, till Helsingfors, Tallinn och Riga. Som vi kunde berätta på sidan tre slogs då även fartrekord. Många gäster har seglat med och ännu fler besökt fartyget. Här följer något lite av allt som hänt hittills.



Miljöutställning

Redan tidigt i briggens historia talade vi om att fartyget skulle segla för Östersjön. Sedan vi började segla 2008 har vi arbetat på olika sätt med att lyfta in Östersjöfrågor i verksamheten och förra året resulterade detta i att vi startade Initiativet Hållbara Hav. Vårt mål är att samla dem som arbetar kring, och har ett engagemang för Östersjön och sprida deras kunskap vidare. I år har Briggen Tre Kronor tagit fram en utställning om miljögifter och nedskräpning som hotar Östersjön. Det handlar om bottenfärger, giftiga substanser i våra solskyddskrämer, kemikalier i våra kläder och skräp av alla slag som dumpas i havet. Faktainnehållet kommer från Stockholms universitet, Håll Sverige Rent och Baltic Sea Waste Campaign.

Utställningen har följt *Tre Kronor* under sommarens seglingar och funnits på plats i Visby, Kalmar, Karlskrona, Helsingborg, Karlshamn och Oxelösund.

För dig som inte haft möjlighet att se utställningen finns den också på nätet. Du kan gå in på www.hallbarahav.nu och läsa hela innehållet. Gör det gärna och sprid vidare till vänner och bekanta. ■/SH





FOTO: ANTON STENROS



FOTO: JAN SÖDERHJELM

FOTO: STURE HAGLUND



Gladan och Tre Kronor

När vi besökte Karlskrona i år föll det sig så väl att marinens skonert *Gladan* kom in från en längre segling under vårt besök. Det resulterade i en trevlig segling utanför Karlskrona där de båda fartygen visade upp sig tillsammans.

Mycket intressant att jämföra fartygen på de olika bogarna, vid bidevind stack *Gladan* iväg och vid öppna vindar *Tre Kronor* (särskilt på slören såklart). Eftersom vi seglade samma "bana" och svängrummet var begränsat kunde man på några ställen bedöma skillnaden i höjdtagning på några grader när. Även om de båda besättningarna såg rätt så "laidback" ut så pågick ständig "nördtrimning" – kanske framförallt hos oss. En annan kul iakttagelse var ordergivningen; deras med drillande skepparpipor och rejält högljudda order – allteftersom blev ordergivningen ombord på briggen mer dämpad – som vanligt tydlig och väl repeterad men som sagt på en helt annan nivå. ■ /PB

Strandhugg mitt i havet

Danmarks östligaste punkt Ertholmene eller i dagligt tal **Christiansø** ligger cirka elva nautiska mil nordost om Bornholm. Den exotiska ögruppen är mest känd för sina omfattande befästningsverk. Det milda sydeuropeiska klimatet är minst lika spännande – här växer bland annat fikon! Gäster och besättning kunde under några timmar bekanta sig med platsen då *Tre Kronor af Stockholm* ankrade upp vid södra inloppet under långseglingen Helsingborg – Karlskrona. ■ /PB



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Utsikt över byn på Christiansø.
Inne vid kaj ligger den brittiska
tremastade toppsegelskonaren "Activ".
Byggt i Danmark 1951.

Författarinspiration

Författaren **Katarina Mazetti** sökte inspiration ombord under en segling i Karlskrona. Just nu arbetar hon med en roman som kommer att utspela sig i Karlskrona under den intensiva perioden i slutet av 1700-talet.

– Det är en spännande utvecklingsperiod. Flottan gjorde hela stan. Efter ett förfall under femtio år byggdes sedan fartyg på löpande band. Massor med hantverkare och specialister sökte sig till staden där det rådde stor kvinnobrist och sjukvården var närmast obefintlig, berättar Katarina engagerat.

– Det finns gott om källor kring skeppsbyggnad och liknande. Likaså om högreståndsfolk, ett exempel är Tersmedens memoarer. När det gäller vanligt folks villkor är det svårare. Här får man söka information i domböcker och sjukjournaler. Besökares iakttagelser ger ibland glimtar, säger Katarina.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Katarina Mazetti är själv uppvuxen i Karlskrona men är bosatt i Skåne. Hon har en bred bokutgivning med barn- och ungdomsböcker, noveller, kåserier och romaner. Mest känd är hon för romanen **Grabben i graven bredvid**, 1999 och uppföljaren **Familjegraven**, 2005. ■/PB

Tredje året

Tre Kronor af Stockholm har för tredje året i rad deltagit i festivalen "White Nights".

Det är en gigantisk kulturfestival i S:t Petersburg där själva höjdpunkten kallas Scarlet Sails - röda segel. Häftiga filmer finns på Youtube ■/PB

FOTO: SOFIA OLLESDOTTER

Rätt vinnare vann!

Michael Törndahl vann en halvdagssegling med *Tre Kronor af Stockholm* i en tävling arrangerad av Telia Sonera, Västervik. En mer intresserad vinnare får man leta efter, Michael är i princip uppvuxen i båt i Västerviks skärgård.

– Min far byggde träbåtar och själv är jag seglare och aktiv på olika sätt, tidigare bland annat i Sjöräddnings-sällskapet, berättar Michael.

– Detta är grymt häftigt och äventyrligt! Jag skulle gärna segla i volontärbesättningen, avslutar han. ■/PB



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Spektakulär passage

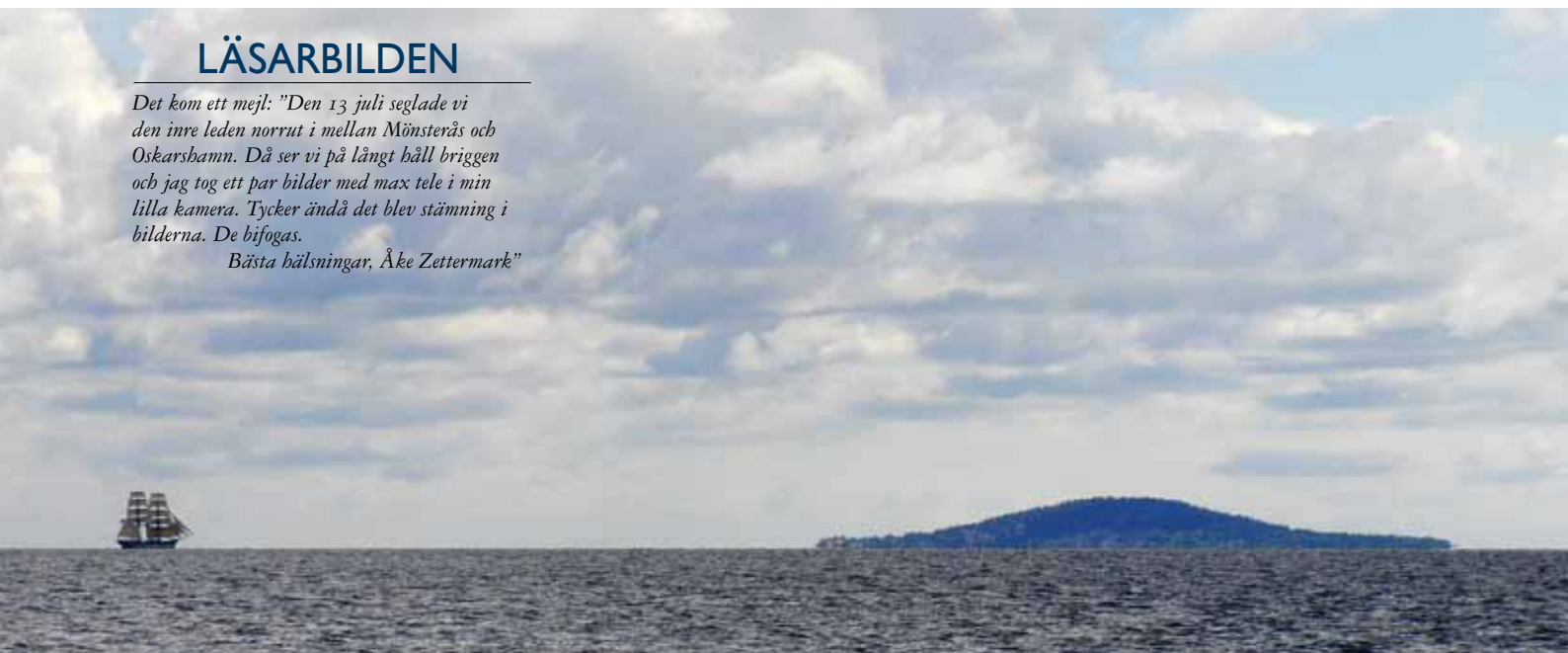
Under en halvdagssegling utanför Västervik passerades Spårösund under segel. Ni kan vara helt lugna, kapten Ib Bergström känner farvattnen som sin egen ficka... ■/PB



LÄSARBILDEN

Det kom ett mejl: "Den 13 juli seglade vi den inre leden norrut i mellan Mönsterås och Oskarshamn. Då ser vi på långt håll briggen och jag tog ett par bilder med max tele i min lilla kamera. Tycker ändå det blev stämning i bilderna. De bifogas.

Bästa hälsningar, Åke Zettermark"





Briggen byssa lever upp till KRAVen

Ett fartyg som seglar för Östersjöns miljö ska så klart ha KRAV-märkt mat ombord. Vi har länge haft som regel att råvarorna ska vara ekologiska eller närodlade. Men nu har vi också fått köket certifierat av KRAV!

Många av våra gäster ombord, liksom konsumenter i allmänhet, ställer allt högre krav på att maten ska vara god, hälsosam och hållbart producerad. Och under Almedalsveckan i somras fick så vår skeppskock John Larsson ta emot det inramade KRAV-certifikatet som nu pryder ett skott i övre däckshuset. Själva ceremonin var en del av Unga Ekokockars evenemang, dels ombord på *Tre Kronor*, dels på kajen där de lagade smakportioner med KRAV-råvaror. Unga Ekokockar är en tävling för elever i restaurangskolans årskurs två. Tanken är att de unga kockarna ska få chansen att visa upp sina färdigheter och samtidigt skapa intresse för ekologisk matlagning. ■ / MONICA LUNDIN



FOTO: MONICA LUNDIN



KRAV är den organisation i Sverige som står bakom ekologisk märkning av mat, restauranger och företag som producerar livsmedel. Idag finns det över 4000 KRAV-bönder, mer än 2000 livsmedelsföretag, butiker och restauranger och 6200 KRAV-certifierade produkter i landet. Läs mer på KRAV.se



*"Östersjöns framtid är hotad.
Därför är det angeläget att få vara med och
bidra till Initiativet Hållbara Hav"*

*Kronprinsessan Victoria,
gudmor till Tre Kronor af Stockholm*

Hållbara Hav 2012

Östersjön – vem bryr sig...

Seminariet "Östersjön – vem bryr sig..." hölls onsdagen den 29 augusti, i strålande sol på Kastellholmen, och i närvaro av fartygets gudmor Kronprinsessan Victoria. Seminariet utgör en av höjdpunkterna i Initiativet Hållbara Hav.



*"Briggen Tre Kronors arbete
är mycket viktigt"*

Lena Ek, Miljöminister

I år hade vi glädjen att ha **Björn Risinger**, generaldirektör på Havs- och vattenmyndigheten, som moderator.

Miljöminister **Lena Ek** höll inledningstale och betonade bland annat vikten av det arbete Briggen Tre Kronor gör för att föra ut budskapet om situationen i Östersjön.

Ett forskarblock från Institutionen för Tillämpad Miljövetenskap, ITM, vid Stockholms Universitet bestående av **Magnus Breitholtz**, **Christina Rudén** och **Britta Eklund** beskrev livfullt och pedagogiskt problemen med kemikalier i vår vardag och gåvor i havsmiljön. Ur en medförd kasse plockade Magnus och Christina upp olika flaskor och burkar och informerade om deras vanskliga innehåll. Det var bland annat en flaska lacknafta och några oansenliga burkar med ansiktskrämer. De betonade att vi åhörare inte skulle skämmas eftersom dessa prylar hämtats från de egna badrums- och köksskåpen.

Publiken – närmare tvåhundra personer – fick bland mycket annat lära sig att det finns 143 000 registrerade miljögifter/kemikalier inom EU och att endast hundralet är granskade ur miljösynpunkt. De båda forskarna gav också konkreta råd och tips om hur man som konsument kan undvika att belasta miljön ytterligare.

Britta Eklund fokuserade på miljögifterna i havsmiljön och tryckte framför allt på faran med de giftiga båtbottnfärger som använts på fritidsbåtar och fortfa-



rande tjugo år efter att de förbjudits ställer till med såväl hälso- som miljöproblem. Under rubriken "Hållbarhetsarbete i näringslivet" tecknade **Malin Frenning** från TeliaSonera en odysse över hur man som en global storkoncern kan minska sina kunders miljöbelastning genom att använda teknikens landvinningar och ett aktivt arbete med hållbarhet.

I flödande solsken bjöd vi in till aktivitetslunch där gästerna kunde välja mellan att se film från skräpdykningar i salongen ombord på briggen eller bara njuta av "öppet skepp", gå en runda i miljöutställningen "Östersjön – vem bryr sig" och naturligtvis äta lunch på kajen och mingla med andra Östersjövännar.

När alla lunchaktiviteter lagt sig tog **Anna Linusson**, vd för Håll Sverige Rent ordet och gav en ögonblicksbild av skräpläget i Östersjön så som man upplevt det vid de skräpdykningar som genomförts i olika hamnar tillsammans med Briggen Tre Kronor under Hållbara Havs sommarresa.

Vid en dykning plockade dykarna under en timmes tid upp 8 meter avloppsrör, två kundvagnar, strykjärn, skrivmaskin, bilbatteri och bildäck, diverse verktyg, kastruller, kaffekanna mm. Dessa saker har självklart inte ramlat ner i havet utan dumpats.

Inger Näslund från WWF redovisade den rykande heta rapporten "Counter Currents – scenarios for the Baltic Sea towards 2030" som dagen innan presenterats på WWFs seminarium. Rapporten är ett resultat av en workshop med ett femtiotal deltagare runt Östersjön som hölls i Kolskjulet tidigare i år. Flera av scenarierna visar en minst sagt skrämmande men fullt realistisk framtidsbild. Inger tydliggjorde också vikten av att företag koncentrerar sitt hållbarhetsarbete på sin egen kärnverksamhet och inte fastnar i att "sortera papper".

Från HaV kom **Anna Jöborn** som i sin presentation talade om hur Havs- och vattenmyndigheten som funnits i drygt ett år bidrar till ett hållbart nyttjande av Östersjön. Anna började med att läsa en dikt om Östersjön av Tomas Tranströmer.

Som siste talare kom **Mathias Bergman** från BSAG – Baltic Sea Actiongroup, och talade om "Globala lösningar genom samarbete" och beskrev hur företag anslutna till BSAG gör "commitments" eller åtaganden i sina satsningar för att rädda Östersjön.

Alla talarna fick ur Björn Risingers hand en "hållbara havsrulle" som tack för sin medverkan. Hållbara havsrullen berättigar till en temasegling "Örn-och sälsafari" för två personer senare i höst.

Hela seminariet bandades av SVT Forum och återfinns på SVT Play under "Hållbara Hav". ■

TEXT: KERSTIN GRÖNWALL
FOTO: ANNICA LUNDIN



*Inger Näslund,
WWF, expert
fiskefrågor*



*Malin Frenning,
Telia Sonera*



*Anna Linusson,
vd Håll Sverige Rent*



*Mathias Bergman,
ombudsman, Baltic Sea
Action Group*



*Folke Ryden,
Baltic Sea
Waste Campaign*



*Britta Eklund,
docent, Stockholms Universitet*

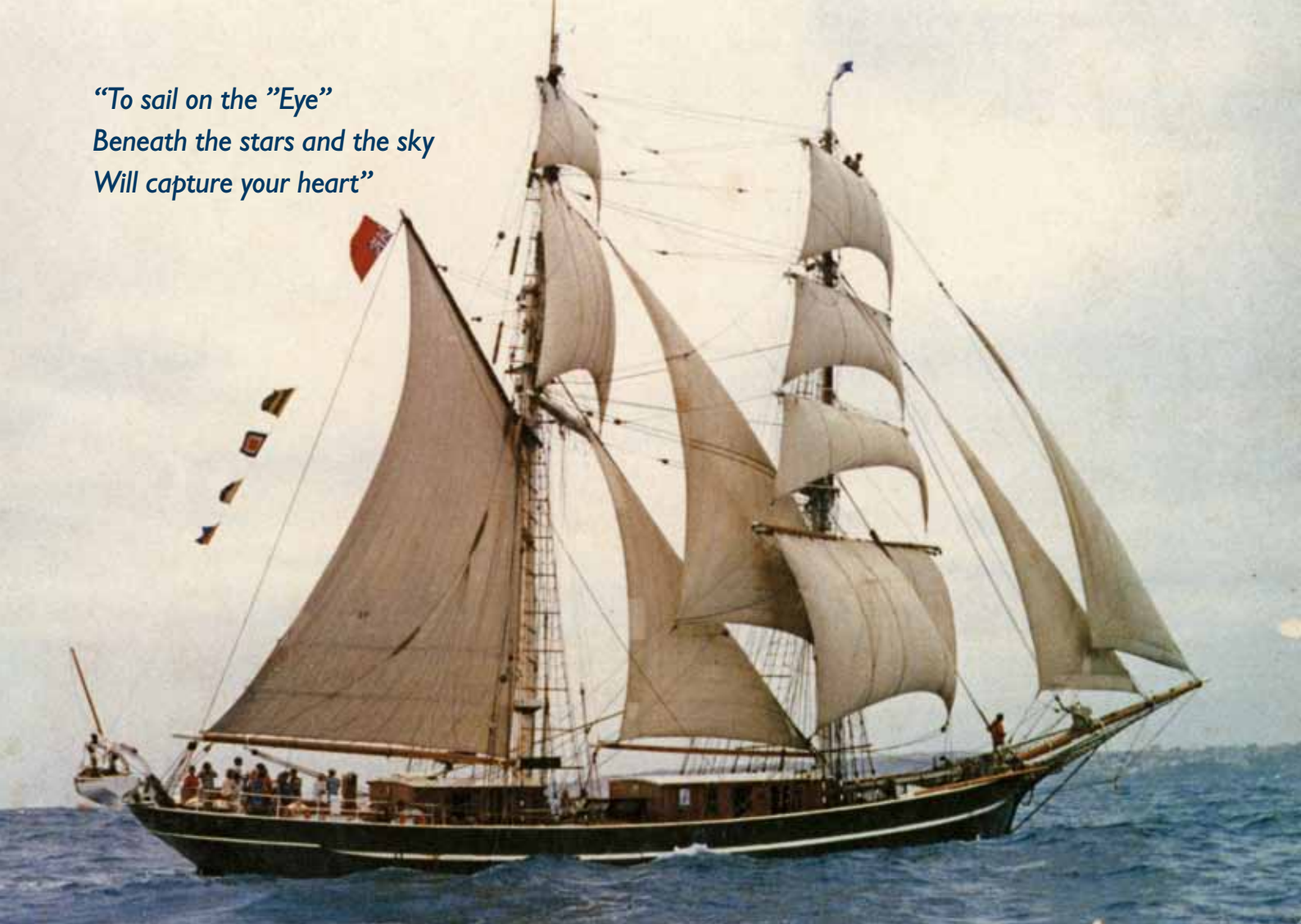


*Magnus Breitholtz, docent,
Stockholms Universitet
Christina Rudén, professor,
Stockholms Universitet*



*Anna Jöborn, chef,
kunskapsavdelningen, HaV*

*"To sail on the "Eye"
Beneath the stars and the sky
Will capture your heart"*



Eye of the Wind

– briggen som har seglat flera varv runt jorden

Eye of the Wind, som då var riggad som brigantin närmar sig Sydney 18:e december 1982, efter att ha seglat två och ett halvt varv runt jorden. Fotograf okänd.

Finns det briggar i Danmark?

Sitter i slutet av juli förra sommaren och läser på bussen, men hinner kasta en snabb blick åt höger för att se om det ligger några intressanta fartyg vid Skeppsbron. Får en glimt av en brigg med rödbruna segel, svartmålat skrov och en stor dansk flagga. Finns det ens några briggar i Danmark? Mysteriet får sin lösning några timmar senare. I aktern sitter en namnbräda där det står "Eye of the Wind, Gilleleje" och det går sakta upp för mig att jag står framför ett av världens mest berömda segelfartyg.

Matrosen Sif Lundsvig från Köpenhamn, som tidigare utbildats på danska fullriggaren *Georg Stage* (samtidigt som jungmannen Louise Bergqvist från *Tre Kronor*), blir den som erbjuder sig att visa runt. Hon arbetade 2011 på den engelska ketchen *Bessie Ellen* och fick då syn på *Eye of the Wind* i Santa Cruz de Tenerife. I januari i år mönstrade hon på och är nu en del av den fasta besättningen. Hennes entusiasm för fartyget är påtaglig. Under seglingen från Kanarieöarna stoppade de för en simtur, ute på Atlanten, och fick då besök av valar. Det riktigt lyser om

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

henne när hon berättar om hur hon beslagit röjlarna då de seglade i mer än 10 knop på väg från Madeira till Brest, på väg till hemmahamnen Kiel. Nu seglar de runt svenska kusten med chartergäster. Innan Sif fortsätter med sina arbetsuppgifter uppmanar hon mig att läsa om "Operation Drake".

Om skutan kunde tala...

När det gäller andra briggar kan det ibland vara svårt att få tag på information, men inte

här. Det finns tusentals personer som seglat med *Eye of the Wind*, några med anknytning till *Tre Kronor*. På nätet finns hundratals sidor, MarGie Bookshop på Roslagsgatan lyckas få tag i böcker ända från Australien och Peter Skantze på antikvariatet Hyrrokkin i Skärhamn har inte bara böcker, utan har också själv varit med om en tur på fartyget då hon på 60-talet gick med spannmål och konstgödsel. Han såg henne också som ut-

Sif Lundsvig är stolt över sitt arbete på Eye of the Wind.



FOTO CHRISTIAN BEY

bränt skrov på Ringön i Göteborg, när alla trodde att hon skulle huggas upp.

Eye of the Wind är mer än 100 år och har kanske avverkat längre distans än alla de övriga briggar som är verksamma idag har sammanlagt. Hon är ett fartyg som ibland har seglat i månader utan att behöva använda maskin, men har också gått för motor mer än 1000 M, när Stilla havet har gjort skäl för sitt namn. Hon har sett allt från spegelblankt vatten till 15 meter höga vågor i en tyfon utanför Indonesien. Hon har upplevt folkfester som i San Juan 1992 när 500.000 människor samlats för att se fler än 100 segelfartyg på väg till New York, men har också seglat sträckan Auckland – Pitcairn (motsvarar Stockholm – Kap Verde), utan att möta ett enda fartyg. Att beskriva *Eye of the Wind*'s historia på några få sidor är knappast möjligt, men värt ett försök.

Jag vill ha en likadan!

När J.F. Kalb såg den blivande skonaren *Meta* växa fram på stapelbädden på Lühringvarvet i Brake, vid Weser i Niedersachsen, bestämde han sig direkt. Han beställde en kopia och 1911 sjösattes *Friedrich*, som efter flera namnbyten skulle leva vidare som *Eye of the Wind*. *Friedrich* gjorde flera seglatser med last av bergsalt från Tyskland till Argentina för att sedan ta hudar som returfrakt till Cornwall. Där lastades kaolin till Tyskland. Två resor till Sydamerika hanns med på ett år, när allt gick bra.

Femtio år under svensk flagg

Då *Friedrich* 1923 såldes till Sverige och bytte namn till *Sam*, fanns det fortfarande fler än 1.700 segelfartyg i Sverige. Av dessa saknade cirka 600 maskin och var helt beroende av vindarna. En Bolinder på 80 hk installerades dock i samband med att fartyget såldes till Stockevik på Skaftö. Hon döptes då om till *Merry*. Lennart Martinson, initiativtagare till "Föreningen mot bättre vetande" och primus motor till *Astrid Finne*, *Hawila* och *Gunilla*, är dotterson till en av partredarna från den tiden. Han berättar att *Merry* gick med frakt i ett helt år innan redarna vågade ta hem henne till Stockevik, där det då fortfarande fanns en djup skepticism mot fartyg byggda av järn! Skutan visade dock snart



Merry på provtur i början av 40-talet, efter installation av en Skandia, 2x65 hk. Fotograf okänd



Tiger Timbs, under Operation Drake, mer än 20 år innan han tilldelades Most Excellent Order of the British Empire, för arbetet med Eye of the Wind. Fotograf okänd.

FAKTA OM EYE OF THE WIND:

Byggd:	C. H. Lühring Werft, Brake, Tyskland 1911
LÖA:	43,3 m
LVL:	29,5 m
Bredd:	7,5 m
Djupgående:	3,2 m
Höjd:	28,5 m
Tonnage:	158 BRT/125 NRT
Segel:	13 segel, 750 m ²
Hastighet under segel:	4-8 knop, dygnsgenomsnitt
Maskin:	600 hk
Besättning:	10
Passagerare:	12-16
Hemmahamn:	Kiel (registrerad på Jersey)
Ägare:	FORUM train & sail GmbH
Hemsida:	www.eyeofthewind.net

vad den dög till, med såväl fraktfart, som islandsfiske på somrarna.

År 1956 gick *Merry*, med däckslast av pitprops, hårt på grund utanför Vinga. Kaptenen gick överbord, men fartyget bärgades, reparerades, såldes och hette under tio år *Rose-Marie*, innan hon vid ett nytt ägarbyte återfick namnet *Merry*. Under åren i Sverige genomgick hon tidens vanliga utveckling för segelfartyg. Riggen minskades gradvis, samtidigt som maskinstyrkan ökades. Transporterna i Sverige flyttades till vägarna och de mindre fartygen försvann ett efter ett. *Merry* blev efter en brand i maskinrummet liggande vid kaj i Göteborg.

Kunde ha slutat som pråm

Det brandskadade skrovet fick vänta på beslut. Bogserbåtsaktiebolaget som nu ägde *Merry* funderade på att använda henne som pråm och svetsa en plattform på däck för att kunna utföra tunga transporter till varven i Göteborg, men så blev det inte.

Samtidigt letade en grupp i Australien, "Adventure Under Sail Syndicate", efter ett nytt segelfartyg. Trots brandskador och ett snötäcke på däck var det tydligt att *Merry* hade ett skrov som var lämpligt för segling. Under ett halvår med riktigt primitiva förhållanden lyckades en grupp av entusiaster från Australien och Storbritannien få *Eye of the Wind*, som hon nu döpts, till så pass sjövärdig att hon för egen maskin kunde ta sig till Grimsby och några månader senare till Faversham vid Themsens mynning. Gamla kyrkbänkar och träpaneler från en bank fick nytt liv som fartygsinredning och en brigantinrigg växte fram, under ledning av Wally Buchanan, riggansvarig på *Cutty Sark*.

Jungfruseglingen

I september 1976 lämnade *Eye of the Wind* Ramsgate. Det blev en jungfrutur som överträffade alla förväntningar: Karibien – Panamakanalen – Påskön och en rad andra öar i Söderhavet – Australien – Indiska Oceanen och Suezkanalen klarades av i maklig takt. Efter fyra månaders utforskning av Medelhavet sattes kursen åter mot Storbritannien. När Plymouth anlöpdes i maj 1978 var *Eye of the Wind* redan chartrad – för ännu ett varv runt jorden.

Operation Drake – det största äventyret

Majoren Bill Kingston, från "Scientific Exploration Society", fick en idé, 400-årsjubileet av Francis Drakes jordenruntsegling 1577-80 borde firas på ett sätt som kunde ge ungdomar en chans komma ut på äventyr, samtidigt som det skulle gagna forskningen. Prins Charles blev "Operation Drakes" beskyddare. Några år senare hade 4.000 sponsorer (Husqvarna stod för motorsågarna!), ►

Eye of the Wind, fortsättning...

2.000 funktionärer och 800 vetenskapsmän, vid olika universitet och nationalparker, börjat förbereda forskningsprojekt inom medicin, botanik, tropikekologi, arkeologi, marinbiologi, ornitologi, entomologi, meteorologi och naturvård.

Eye of the Wind lämnade Portsmouth i oktober 1978 och avslutade seglingen i London i december 1980. Områden där fördjupade studier utfördes var Panama, Galapagos, Fiji, Papua och Nya Guinea, Seychellerna, Kenya, Egypten och Marocko. *Eye of the Wind* hade en nyckelroll genom att en stor del av de ungdomar mellan 17-24 år som deltog som "Young Explorers" var med ombord och seglade tillsammans med fast en besättning på 14 personer. Ungdomarna seglade 24 åt

gången i tremånadersperioder och deltog också i olika projekt i land. Det kom in 58.000 ansökningar och de som seglade fick gå igenom hårda test. Förutom samarbetsförmåga och simkunnighet ingick att klara av brottningsmed en fyra meter lång pytonorm! Operation Drake blev en fantastisk framgång och betydde mycket för *Eye of the Wind*. En av de ursprungliga ägarna, Anthony "Tiger" Timbs, var med som styrman och kom senare att arbeta som befälhavare under tjugofem år.

Segling "down under"

Efter att framgångsrikt ha avslutat ett av 1900-talets stora seglingsäventyr gjorde *Eye of the Wind* ett ärevarv runt Storbritannien och besökte Lühringvarvet, där hon byggts 70 år tidigare och seglade sedan, för tredje gången, från England till Australien. Fartyget fick nu även tre rår på stormasten och har sedan dess haft svårt att bestämma sig för om hon är en brigantin eller är en brigg. Med Sydney som hemmahamn började det under 80-talet utvecklas årliga rutiner med segling Sydney – Nya Guinea – Stora Barriärrevet – Sydney – Tasmanien – Sydney. Så kunde det ha fortsatt, men 1986 bestämdes att en halvårssegling skulle ta skutan till Portsmouth. Där skulle hon delta i den flotta av segelfartyg som skulle till Australien för att fira 200-årsminnet av att de elva fartygen i "The First Fleet" hade påbörjat koloniseringen av landet.

Inte bara medvind

Planerna fick dock ändras med kort varsel, när First Fleet Company inte betalade för resan. Briggen fick återgå till sin ursprungliga seglingsplan. I Hobart kom nästa stora motgång. När barken *Marques* förläste 1984 om-

kom 19 personer. Detta ledde till att brittiska Board of Transport 1987, efter några års funderande, över en natt ändrade sina regler och gav seglingsförbud till *Eye of the Wind*, som vid det laget hade seglat 250.000 M, utan allvarliga incidenter. Med hjälp av volontärer lyftes hela ballasten ut. Gatsten från Göteborg återanvändes i Australien och en ny ballast med bly- och järntackor baxades på plats. Nu kunde briggen klara en krängning till 80° och fick tillbaka sina certifikat. I ett nyhetsbrev konstaterades att 1987 "has been a year we would all prefer to forget". I fortsättningen kunde det bara bli bättre!

First Fleet, Kap Horn, Columbus-regattan och Tall Ships Race

Trots tidigare problem, anslöt sig *Eye of the Wind* till "The bicentennial re-enactment fleet". Med åtta andra segelfartyg kom de till Sydney i januari 1988, för att fira Australiens 200-årsminne. År 1990 var det dags för nästa kalas. Då hade det gått 200 år sedan Fletcher Christian och de andra myteristerna från *Bounty* landsteg på Pitcairn och så fortsatte det. Tionde december 1991 rundade *Eye of the Wind* Kap Horn då de, tillsammans med brigantinen *Søren Larsen* var på väg till New York, där mer än 200 segelfartyg skulle samlas för att fira 500-årsminnet av Columbus första segling till Amerika.

De närmaste fyra åren tillbringades i Karibien, på Nordatlanten och i Europeiska vatten. Genom Tall Ships Race kom *Eye of the Wind* till nya ställen som St. Malo, Hardangfjorden, St. Petersburg och Åbolands skärgård. I Bohuslän visade Lennart Martinson, som då var skeppare på galeasen *Hawila*, briggen vägen till de gamla hemmahamnarna Stockevik och Fiskebäckskil.

Den enda gången som det blev tillfälle till linjedop under de här åren var när *Eye of the Wind*, som låg i Karibien för att spela in filmen "The White Squall" inte kunde hitta tillräckligt dramatiska vågor. Då bestämde filmbolaget att de skulle göra en avstickare, på drygt 10.000 M – ett halvt varv runt jorden, till Kapstaden och False Bay i Sydafrika, där sjön går sex meter hög.

Böcker, frimärken, filmer och mycket mer

Genom att hela tiden segla och ofta delta i Tall Ships Races och andra uppmärksammade evenemang har *Eye of the Wind* lyckats



Mats Andersson kunde ha blivit kvar på Kurrekurreddtön.

bygga ett varumärke med en lyskraft som är större än för de flesta jämförbara fartyg. *Eye of the Wind* har varit med i både dokumentär och spelfilmer, avbildats på frimärken i flera länder, givit upphov till tidningsartiklar och böcker, tavlor, fartygsmodeller, samt ett antal sånger och poesi. "The Eye of the Wind rhapsody", framfördes senast av the Sheffield Philharmonic Orchestra.

Människohandel på Palmerston Island

I slutet av 1996 sattes kursen åter mot Panamakanalen och Stilla havet. I juni 1997 var det dags för *Tre Kronors* Mats Andersson och hans (dåvarande) hustru Helena att mönstra på *Eye of the Wind* på Tahiti, för en femveckors kryssning till Fijiöarna. Öar och atoller som Moorea, Huahine, Raitea, Bora Bora, och Niue besöktes. Kokospalmer, blåskimrande undervattensgrottor, dykning i vatten med 60 meters siktdjup gav minnen för livet. Tiger Timbs och hans besättning kunde med sin lokalkännedom bidra till upplevelser som vanliga kryssningsturister går miste om. På Maupelia inspekterades vrakresterna efter krigshjälten Graf Luckners segelfartyg *Seeadler* och på Vau Vau sågs knölvalar och Mariners Cave. För Mats hade resan dock kunnat sluta på Palmerston Island.

Den ursprungliga kolonisatören William Marsters som kom till atollen 1863 fick 23 barn, visserligen med tre hustrur, men ändå otillräckligt för att garantera genetisk mångfald på ön. Helena lovades pengar av två kvinnor för att lämna kvar Mats på ön, för att råda bot på detta missförhållande, men tackade nej till erbjudandet.

Storm över Teneriffa

De sista åren på 1900-talet fortsatte att vara händelserika. Åren efter att Mats mönstrat av blev de sista i Adventure Under Sails regi. *Eye of the Wind* såldes till Danmark, där hon renoverades och byggdes om för många miljoner kronor. Nu skulle briggen användas för lyxcharter.

Någon som trots dessa förändringar också har fått uppleva segling med Tiger Timbs, som kapten är *Tre Kronors* verkställande och alltiillo Tryggve Martinsson. Han berättar



NAMNET

Fartygets namn kommer från Sir Peter Markham Scotts (1909-89) självbiografi, *The Eye of the Wind*. Scott levde ett liv som var minst lika varierat som fartygets. Hans far, Robert Falcon Scott bad i sitt sista brev från Antarktis hustrun om att ge sonen en naturvetenskaplig utbildning – "it is better than games". Peter S. hann dock med båda delarna. Som ornitolog skapade han våtmarksreservat, gjorde akademisk karriär, arbetade under många år med att göra naturprogram för BBC, grundade World Wildlife Fund och formgav logotypen med pandan. Han var med om att förvandla International Whaling Commission till en lekstuga och är den som har givit Loch Nessmonstret det latinska namnet *Nessiteras rhombopteryx*, en förutsättning för dess status som utrotningshotad art.

En olympisk bronsmedalj i jollesegling i Berlin 1936 och senare även militära segrar som marinofficer under andra världskriget var ytterligare tecken på hans mångsidighet. Under tiden som ordförande i International Sailing Federation 1955-69 var han skeppare på yachten *Sovereign* och deltog i America's Cup. Något förvånande lyckades han även pressa in två äktenskap och tre barn i livspusslet. *Eye of the Wind* har nu utvecklats till ett av segelfartygsvärldens starkaste varumärken.



FRIMÄRKEN:

Eye of the Wind har avbildats på frimärken från Ascension Island, Cocos (Keeling) Islands, Falklandsöarna, Jersey, St. Helena och Tristan da Cunha.

BÖCKER

Det finns finns ett överflöd av information om *Eye of the Wind*, både på nätet och i böcker.



FILMER:

Eye of the Wind har medverkat i ett antal dokumentärfilmer och i minst fyra långfilmer, som fartyget Northumberland i kärlekshistorien "The Blue Lagoon", Leonora i piratäventyret "Savage Islands" (också kallad "Nate and Hayes") och Albatross i och "The White Squall". Vid filmatiseringen av James Clavells "Tai Pan" föreställde *Eye of the Wind* två fartyg *Morning Cloud*, med vita segel och *White Witch*, med rödbruna barkade segel, som sedan dess blivit ett av *Eye of the Winds* kännetecken.



Text och foto: HGØ

att han 2005 skickades ner till Kanarieöarna för att få lära sig hur det går till att segla en brigg. I Santa Cruz de Tenerife mönstrade han på *Eye of the Wind* för en veckosegling mellan de olika öarna. Tiger var tillfälligt anlitad som skeppare av de nya danska redarna och styrde med van hand fartyget ut mot öppet hav, där en ostnordostlig kurs sattes, för att komma upp till Teneriffas nordsida. Med tilltagande vind och minskande dagsljus blev Tryggve mer och mer övertygad om att hans första segling skulle sluta med en påtvingad simtur till land. Än mer steg hans oro, när han ombads att ta rodet.

Allt gick dock bra. Den natten fick Tryggve vara med om ett segelfartygs magi. Vänligt bemötande, tydliga instruktioner, vindens vinande i riggen, havets mäktighet, stundens allvar, nattmörkret, med polstjärnan om styrbord och den svepande ljuskägla från fyren Faro de Anaga om babord – allt hade sin effekt. När det blev dags för avlösning kände Tryggve att han gärna kunde ha fortsatt att styra ända till gryningen.

Krutrök i Fredrikshavn

Innan norrmannen Peder Wessel Tordenskjold, som endast 30 år gammal dödades i en duell 1720, hade han hunnit med att kapa 14 svenska fartyg vid slaget vid Dynekilen, erövrat Marstrands fästning och gjort livet surt för svenskarna i största allmänhet. På kuppen blev han en av Danmarks största sjöhjältar. Han firas nu med en årligen återkommande festival i Fredrikshavn. Björn "Bangkok" Holmström berättar att ett av hans starkaste minnen från 2007-8, då han under åtta månader arbetade som båtsman, var när *Eye of the Winds* däck fylldes med kanoner och krut. Fredrikshavn förvandlades sedan under flera dagar, i alla avseenden, till ett enda stort sjöslag.

Att Bangkok redan då började närma sig ett annat segelfartyg kan ses på ett YouTubeklipp, där han halar fall ombord på *Eye of the Wind*, samtidigt som hans jacka gör reklam för briggen *Tre Kronor af Stockholm*, där han senare blev matros och intendent.

Forum train & sail GmbH blir nytt rederi

Tiden i Danmark blev inte så lång. I april 2009 såldes fartyget vidare till förlagsmannen och företagskonsulten Ronald Herkert, som skapat Forum Media Group, med 800 anställda, som driver en framgångsrik verksamhet i ett tiotal länder i Europa. "Our knowledge – your success" är företagets motto. Herkert har även en kaptensutbildning från Sjöbefallsskolan i Elsfleth och började för några år sedan se sig om efter ett fartyg lämpat för ledarskapsutbildning. *Eye of the Wind* visade sig vara det perfekta alternativet. Verksamheten omfattar även kurser i konflikthantering, navigationsutbildning och ren charterverksamhet med seglingar skräd-



Ronald Herkert har bittat nya användningsområden för *Eye of the Wind*.

darsydda enligt kundernas önskemål. Såväl utbildare som besättning håller mycket hög klass och med enbart 12 platser ombord skapas förutsättningar för en effektiv kunskapsöverföring. Att delta i stora hamnevenemang i Hamburg, Kiel och Rostock är också en del av verksamheten.

Förra året bjöd på flera speciella aktiviteter, då *Eye of the Wind* firade sin hundraårsdag. Besättning och passagerare från tiden med Adventure Under Sail, möttes i Australien på barkantinen *Southern Swan* och brigantinen *Søren Larsen*. En del åkte till och med till Europa för att segla i Engelska kanalen med sitt gamla fartyg. Trots sina mer än 100 år är *Eye of the Wind* fortfarande en skönhet och en inspirationskälla för andra segelfartyg.

Finns det briggar i Danmark?

Svaret på den frågan är idag nej. Brittisk flagg har visat sig mer fördelaktig än den danska, både ur språksynpunkt och pekuniärt. Idag är *Eye of the Wind* registrerad på Jersey, men har fortfarande Kiel som bas under sommarseglingarna.

Eye of the Wind seglar vidare

Eye of the Wind har inga planer på att göra något vinteruppehåll. I oktober finns det möjlighet att följa med över Biscaya. Den 7:e december sätts kursen från Sta Cruz de Tenerife till Marigot på Saint-Martin och sedan fortsätter briggen att segla veckoturer i Västindien. Ronald Herkert betonar att det är individuell påmönstring som gäller och önskar alla briggseglare välkomna till soliga vinterseglingar i Karibien.

Vem vet – kanske briggen *Tre Kronor af Stockholm* håller på med något liknande som 100-åring? ■

HANS GUNNAR ØVERENG

Örn- och sälsafari 2012

Förra årets örn- och sälsafari blev en fullständig framgång. Vi såg såväl örn som säl i stor mängd och dessutom hade vi fantastiskt seglingsväder. Nu upprepar vi succén och bjuder in till unik segling i slutet av oktober och början på november.



FOTO: ANTON STENROOS

En heldag i ytterskärgården med spaning efter örn och säl

Datum: 20, 21, 27 (fullt) och 28 oktober.

Plats och tid:

20 och 21 okt: Avgång från Stavnäs kl 10:00. Pga annan trafik till bryggan kan vi inte invänta försenade passagerare.

Kommunikationer till Stavnäs:

Tag buss 434 från Slussen kl 08:48 mot Sollenkroka via Stavnäs. Kliv av vid Stavnäs vinterhamn.

27 och 28 okt: Chartrad buss avgår från Cityterminalen kl 09:00. Du går in på Cityterminalen och sedan hittar du gaten för Briggen Tre Kronors buss på de elektriska anslagstavlor. Vi rekommenderar starkt att du tar denna buss då bryggan på fastlandet kan ändras med hänsyn till väder. Det kan också hända att vi avgår från en brygga och ankommer en annan.

Detta ingår i heldagssegling

En heldags guidad segling med *Tre Kronor af Stockholm*, från Hårsfjärden i Stockholms Södra skärgård ut mot Huvudskär och åter. Du får uppleva skärgården i höstkepnad, det är få båtar på fjärdarna och tomt i stugorna men djur och natur är desto påtagligare. Med på seglingen har vi en kunnig guide som kan sin skärgård och dess djurliv. Alla måltider ingår och under dagen serveras förmiddagsfika, lunch, eftermiddagsfika.

Pris: 1495:- per vuxen
995:- för barn under 18 år



En heldag i ytterskärgården med spaning efter örn och säl samt övernattnings med middag

Datum: 29, 30, 31 oktober, 1 november

Detta ingår

En heldags guidad segling med *Tre Kronor af Stockholm*, som beskrivits bredvid. På kvällen samlas vi i salongen och avnjuter en god middag tillsammans.

Övernattnings sker ombord i två- eller fyrbäddskojer alternativt i enkelrum på Märsgarn.

På morgonen serveras en gemensam frukost i matsalen på Märsgarn och därefter hämtas vi med båt och buss för vidare färd till Cityterminalen.

Pris: 2495:- per vuxen
1495:- för barn under 18 år

Miljöchefer på sensommarmöte

Varje år arrangerar föreningen Näringslivets miljöchefer, NMC, ett sensommarmöte, ett tillfälle för miljö- och hållbarhetschefer från olika håll inom näringslivet, det offentliga och intresseorganisationer att mötas, låta sig inspireras och utvecklas. Dessa möten är oerhört uppskattade bland medlemmarna och blir snabbt fulltecknade. I år med deltagarrekord!

De 50-tal miljöchefer som deltog i mötet och seglatsen ägnade större delen av tiden till att lära sig mer om och diskutera företagens beroende av ekosystemtjänster.

– Alla företag är, direkt eller indirekt, beroende av det fortsatta flödet av ekosystemtjänster för sin verksamhet. Företag kan helt enkelt inte bedriva sin verksamhet om de ekosystemtjänster som företaget är beroende av försvinner eller försvagas kraftigt. Mats Landén, generalsekreterare NMC.

Under de tre dagarnas segling var det gott om tid för nätverkande, reflektion och sam-



Nicklas Stern, Hertz International, Joban Dolva Törnberg, SPL Powerlines AB och Sofia Svensson, Nobina Sverige AB var några av deltagarna.

varo vilket utmärkte det här årets sensommarmöte. Företagsbesök på Nynas raffinaderi och AGA hanns också med i Nynäshamn.

Ombord på briggen fick alla som ville – och det var många – delta aktivt i konsten att segla råttacklat. En uppskattad manöver

Buss till fartyget

I segling med övernattnig ingår resa med chartrad buss till och från fartygets förtöjning. Vi rekommenderar starkt att du tar denna buss då bryggor på fastlandet kan ändras med hänsyn till vädret. Det kan hända att vi avgår från en brygga och ankommer en annan. Bussen avgår från Cityterminalen och är skyltad med Briggen Tre Kronor.

Segling

Seglingen är en av de viktigaste delarna av upplevelsen. Vår besättning sätter en särskild ära i att alltid segla så mycket som det bara är möjligt. Så snart det är möjligt efter att vi lämnat kaj sätter vi segel, ibland seglar vi till och med från kaj.

Som passagerare är du alltid välkommen att delta i arbetet med seglen. Motor används bara när vi måste för att vinden blåser från fel håll eller att vi ska hinna fram i tid.

Övernattning

16 personer kan sova ombord i två- eller fyrbäddshytter. Övriga sover i enkelrum på Märsgården i det som tidigare var befälens bostäder.

Första 14 bokade får först välja var man vill sova. Undantag görs för passagerare med särskilda behov som inkvarteras ombord om det underlättar för dem.

Mer information och bokning

Se www.briggentrekronor.se och länkarna till bokning. Eller ring 08-586 224 00 eller sänd en fråga till: info@briggentrekronor.se så hjälper vi dig.

i flera moment var de stagvändningar som många deltog i, och där besättningen skickligt och pedagogiskt förklarade och instruerade. Under denna segling slog vi också rekord i antalet personer som klättrade i riggen – cirka 35 nmc:are gjorde minst en klättring!

"...my world rocks, literally, thanks to Briggen Tre Kronor... - sitting absolutely still but everything around me feels like it is moving..." Josef Fogelberg, miljöchef på IKEA. ■

KERSTIN GRÖNWALL

FAKTA OM NMC

Näringslivets Miljöchefer (NMC) är en ideell förening för företag och organisationer som vill förbättra sitt arbete inom miljö och hållbar utveckling. Föreningen bildades i februari 1994 och har drygt 300 medlemmar. Medlemmarna är i första hand företag från en rad olika branscher inom det privata näringslivet, men även andra typer av organisationer som till exempel kommuner och landsting.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Judd Tinius och Loretta Maticki seglar på traditionellt sätt. Den elektroniska utrustningen inskränker sig till en laptop kopplad till GPS.



FOTO: STURE HAGLUND

Fint besök vid Kolskjulet!

En verklig pärla bland segeljakter lade under ett dygn i september till vid kajen utanför Kolskjulet. Det är den amerikanska jakten *Galatea* som är på Sverigebesök. Hon ritades av Axel Nygren och byggdes av August Plym på Liljeholmsvarvet 1898-99. Förste ägaren var Gustaf "Kork-" Wicander men redan 1919 såldes hon till USA där hon hamnade i San Francisco.

För tolv år sedan köptes hon av Judd Tinius som är båtsnickare och tidigare var varvs-ägare. Han seglade från Seattle för sex år sedan och har sedan dess deltagit i en rad regattor i Karibien och på USAs ostkust. Nu är *Galatea* på hemväg efter att ha seglat ett år i Norge, Sverige och Östersjön.

Läs mer på Facebook: [Sail Galatea1899](https://www.facebook.com/SailGalatea1899), och på Scandinavian Classic Yacht Trust (www.sailtrust.org) under Baltic Classic Circuit 2012. ■ /PB

Basic Safety-utbildning

Inför årets säsong har fem deltagare från briggen gått Basic Safety-utbildning; Monika Lundin, Linnea Sörenby, Nora Giertz Lidberg, Sabina Nordén och Erik Wedelin. Utbildningen har bekostats med bidrag från Stiftelsen Stockholms Sjömanshem.

Basic Safety är en hel-tidsutbildning under en vecka som omfattar en mängd moment som bland annat första hjälpen, hjärt-lungräddning, räddning av person ur vattnet, hantering av livflottar,

brandteori, brandsläckningsmetoder och rökdykning. Efter Basic Safety-utbildningen får deltagaren ett internationellt certifikat för yrkessjöfart. ■ /PB



Riggruppen på studieresa till Mariehamn

Den 8-9 juni 2012 gjorde delar av briggens volontärgrupp för rigg- och underhållsarbete, "Riggruppen", en studieresa till sjöfartsstaden Mariehamn. Syftet var att titta på segelfartyg, museum och maritima miljöer. Men även att "inspektera" Riggruppens exportframgångar.

Kanske för att inte gripas av sjötokighet gjordes kortast möjliga sjöresa – bilfärjan från Kapellskär till Mariehamn, ca 2½ timme med Viking Line *m/s Rosella*.

Första anhalten i Mariehamn var lätt att finna. Några hundra meter längre in i hamnviken Västerhamn, dit färjorna anländer, ligger den fyrmastade barken *Pommern*. Hon är byggd i stål 1903 i Glasgow; 95 m lång, 13 m bred och med 50 m höga master. Fartyget byggdes som ett sammanhängande jättelikt lastrum under däck för frakt av spannmål, guanogödsel, salpeter, sågat virke etc. *Pommern* köptes av den legendariske åländske skeppsredaren Gustaf Erikson efter 1:a världskriget av den grekiska staten dit hon lämnats av det tyska rederiet som krigsskadestånd. Hon gick sedan på "vetetraden" mellan Europa – Australien mellan september – juni. Snabbaste resan, 94 dygn, gjordes 1936. Sommaren låg man i Västerhamn. Hon gjorde sin sista resa 1939 från Hull. 1953 donerades *Pommern* till Mariehamns stad som museifartyg. Fartyget ligger som det lämnades efter sista resan, men med en instruktiv utställning ombord; om *Pommern*, om vetetraden samt om sjömanslivet på stora segelfartyg.

OM MARIEHAMN

Mariehamn grundades 1861 under tsar Alexander II:s regim och fick namn efter hans hustru Maria Alexandrovna. Lämpligt förlägg ut på en halvö mellan två djupa havsvikar. Då 30 invånare, nu ca 11.000. Är huvudstad i öriket Åland som har ett långtgående självstyre sedan de 1922 av dåvarande Nationernas Förbund förklarades inte tillhöra Sverige (som ålänningarna ville) och inte heller utgöra del av det egentliga Finland som nyligen hade blivit självständigt från tsardömet Ryssland. Endast utrikesförvaltning, rättsväsende, statsbeskattning och tull råder under Finländsk överhöghet. Åland är en demilitariserad zon, och ålänningar gör ej värnplikt. Svenska är enda officiella språket. Valutan är Euro.



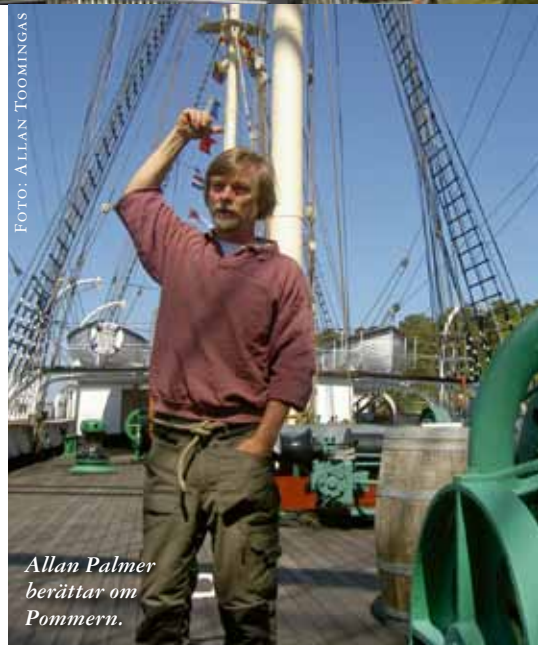
Den fyrmastade barken *Pommern* i Mariehamn flaggar för Ålands 90-årsjubileum som självständigt örike.

Vi fick en kunnig guidning på *Pommern* av ålänningen Allan Palmer, som vi bland annat känner som designer av *Tre Kronor af Stockholms* rigg, och som skeppare på briggen.

Nästa programpunkt var att vandra till skuthamnen i Österhamn på andra sidan av halvön. Där tog vi emot galeasen *Hoppet* som kom inseglande efter att varit under intrimning med hjälp av Allan Palmer ombord. *Hoppet* är, precis som briggen, en "replik" av ett tidigare befintligt skepp. Galeasen *Hoppet* sjösattes ursprungligen 1926 i Spithamn på Estlands nordvästra spets och seglade på finsk fraktfart fram till 1965 då hon såldes till Sverige som fritidsbåt. Hon blev med tiden i ett så dåligt skick att när hon sedan skulle renoveras behövde det mesta bytas ut i olika omgångar. Riggruppen har från sin sida bidragit med att tillverka 95 block, från enkelskurna 4" till treskurna 9". Vi kunde nu inspektera hur flertalet av dem blivit uppsatta i riggen. Till skillnad från briggens gulmålade block är *Hoppets* block lackade. *Hoppet* ägs nu av Mtu Puulaevaselts Vikan (övers. estniska: NGO Träfartygsföreningen/företaget Vikan) i Hapsal i Estland, dit hon skulle segla dagen efter. Vi kunde även konstatera att Allan Palmers egen skuta *Nordboen* låg i skuthamnen med vintertäckningen kvar. Männe Allan haft mycket annat att stå i denna vår än att se om sin egen skuta.

Kvällens middag äts på den föredetta fraktbåten *Jan Nieveen* från Holland som ursprungligen gick på den invallade sjön Zuidersee. Båten blev senare ombyggd för passagerarfart och sedan till "partybåt". Hon köptes över till Mariehamn som restaurangbåt 1989 och döptes till *R.F. von Knorring* (1792-1875; kyrkoherde, pedagog, grundare av Ålands första tidning mm).

Nästa dag ägnades huvudsakligen åt besök på Sjöfartsmuseet som ligger strax in-



Allan Palmer berättar om *Pommern*.

till *Pommern*. Museet, som ursprungligen öppnades 1954, återinvigdes 26 april 2012 efter att ha varit stängt sedan 2009 för en större restaurering och tillbyggnad. Även här hade vi sakkunnig guidning av Allan Palmer som medverkat till museets nya utformning och verksamhet. Av speciellt intresse var att se den nybyggda segelfartygsmasten som nu står i huvudhallen. De 30 blocken och 8 jungfrurna är även här "Made by Riggruppen". Masten blev upprigad av Allan Palmer i samarbete med Lars Olvång.

På Sjöfartsmuseet finns samlingar av galjonsfigurer, inredningen från kaptenshytt i mahogny och dito från manskapshytt i ohyvlade brädor och andra föremål från de gamla segelfartygens tid. Men även utställningar om modern sjöfart. Sagolikt välbyggda och detaljerade skalamodeller av fartyg, ibland i uppbyggda dioraman, t. ex. en hamn eller ett åländskt skeppsvarv, kan också skådas. Ett



FOTO: ALLAN TOOMINGAS

Till vänster: Schematiserad modell av segelfartygs rigg med Rigruppens block och jungfrur uppriggat inne på Sjöfartsmuseet. Allan Palmer demonstrerar. Observera galjonsfiguren uppe till vänster – Pommerns originalgaljon. Den som idag sitter på fartyget är en kopia tälijd av Allan Palmer.

Nedan: Galeasen Hoppet av Hapsal. Allan berättar – Den bilden tog jag när jag lämnat över efter en provsegling utanför Mariehamn och Hoppet seglade vidare hem till Hapsal.

Jag är hittills nöjd med vad provseglingarna givit, men behöver göra ytterligare tester. Efter att ha arbetat med riggningen i en månad, ibop med gänget som nu har hand om henne, så känner jag att Hoppet är i goda händer.

Att den enda kvarvarande skonaren byggd på svenskkusten i nordvästra Estland seglar igen, tycker jag att är fantastiskt!

Nederst: Sju av Rigruppens block i galeasen Hoppets akter med Estlands flagga.



FOTO: ALLAN PALMER

besök på museet kan således rekommenderas. Entrébiljetten gäller även på *Pommern*.

Hemfärden med *Rosella* strök förbi sjömanslivets dramatik. Man passerar över vranket av den tremastade barken *Plus* som sjönk i hamninloppet på 30 m djup den 14 december 1933 på väg in till hemmahamn inför vintern. Det rådde full storm och sådan snötjocka att inseglingsfyren inte syntes. *Plus* rände i den hårda vinden på en grynnan efter att man förgäves blossat efter lots. Stormen omöjliggjorde att man fick livbåtarna i sjön. Av de sexton ombord räddades endast fyra. Alla tretton från Rigruppen anlände emellertid välbehållna till hemmahamn och mycket nöjda med studieresan. ■

/ALLAN TOOMINGAS

Webadresser:

www.mariehamn.ax/pommern
<http://ole-bloggoken.blogspot.se/2012/06/galeasen-hoppet-ligger-i-mariehamn.html>
www.fpvonknorring.com/infosida.html
www.sjofartsmuseum.ax/sve/



FOTO: ALLAN TOOMINGAS



Eric ny ekonomichef

Erik Lindahl, 40 år började i somras som ekonomichef efter Jonas Lundgren som gått vidare till nya utmaningar. Eric är civilekonom med inriktningen agronomekonom från SLU. Det ger också en antydning om Erics gedigna företagarbakgrund sedan uppväxten på en gård utanför Vadstena i Östergötland.

Eric är även båtmänniska. Han långseglar gärna med hustru och två barn i familjens Albin Vega. Bröllopsresan gick till exempel Vadstena - Oslo, tur och retur. På fritiden är Eric aktiv som politiker i Nacka kommun. Välkommen till "briggen" Eric! ■ /PB

Dockning 2012

Torrställningen i år påminner ganska mycket om torrställningarna tidigare år. Det handlar om rengöring från beväxning, känna på drevningen, spackla i tät där den lossnat eller pressats ut. Bättringsmåla där färgen skavts av eller spolats loss vid tvättningen. Isolera waterstaget från kopparplåten. Kontrollera korrosionen på bottenventiler, beslag, hylsan samt propellern och då byta ut anfräta zinkanoder. Kontrollera bulten till jordningen av elsystemet. Kontrollera rodermaljornas spel och samtidigt förbereda för att bygga ett lager i däck för hjärtstocken. Inspektera propellerbladen så att de inte är skadade. Måla friborden. Spela ut några längder ankarkätting och måla den.

Som sagt, det blir några moment vi känner igen från tidigare år. Men att inte råka ut för överraskningar, får nog anses som positivt i dessa sammanhang! ■ /KORHAN KOMAN

FOTO: JOSEF CARLSSON



5 - 10 oktober ligger Tre Kronor af Stockholm i Västra dockan på Beckholmen.

2077

"Likes" på Facebook i början av september

Vår "vanliga" hemsida www.briggentrekronor.se har under året (t o m början av september) haft över 26.500 unika besökare. Inte illa!



Klätterkurs för matrosar

För att möjliggöra för våra passagerare att klättra i riggen, har vi monterat en separat säkerhetslina från bramsalningen och ned till däck, till vilken man är kopplad under hela klättringen. För att säkert assistera och i en nödsituation kunna fira ned en person, som inte kan klättra ned själv, har våra matrosar gått en kurs hos vår partner C2 Vertical Safety.

Kursen hölls i specialbyggd lokal i Uppsala där olika miljöer som vindkraft-

verk, kraftledning, höga fasader och så vidare är uppbyggda. För att vår kurs skulle bli så realistisk som möjligt hade man riggat upp en speciell rå som vår instruktör med stor energi skakade och gungade fram och tillbaka.

Våra vänner på C2 Vertical Safety har visat stort engagemang, dels för att de vill bidra till ökad säkerhet i vårt arbete men också för att de lär sig mycket av vår speciella arbetsmiljö. ■ /KORHAN KOMAN

Öppet Skepp behöver fler volontärer

Öppet Skepp är en grupp volontärer som, då *Tre Kronor af Stockholm* är i hemmahamn, visar och berättar om fartyget och verksamheten på söndagar. Vårt uppdrag stöds av föreningen och målet är att göra både fartyg och verksamhet mer känt samt värva nya medlemmar.

Dessutom är vi också engagerade vid evenemang där Briggen Tre Kronor ska synas som mässor och andra speciella marina händelser som ÅF Offshore Race i somras.

Vi behöver fler volontärer till vår grupp och önskar därför att du som medlem vill ta kontakt med oss. Vi ger dig möjlighet att berika din kunskap om i synnerhet *Tre Kronor af Stockholm* och dess verksamhet avseende bakgrund, konstruktion, historik om briggar, briggars betydelse för sjöfarten samt även dagens verksamhet. Vi har regelbundna månadsmöten för information och för att ta vara på gjorda erfarenheter. På söndagar jobbar vi enligt ett vaktschema i princip en gång per månad höst vinter och vår med undantag för dom stora helgerna jul, nyår och påsk.

Vi är i behov av fler entusiaster och intresserade och vill gärna att du tar kontakt med oss.

Du kan skriva några rader så hör jag av mig: gunnar.lund@briggentrekronor.se ■

/GUNNAR LUND, ÖPPET SKEPP.

Grattis Göran

Det hör till ovanligheterna att Briggenbladet firar födelsedagar. En vi gärna uppmärksammar är Göran Romares! 90-årsdagen firades i somras på Gotland där Göran med familj och vänner passade på att ta en tur med *Tre Kronor af Stockholm*.

Göran är som bekant "pappa" till Briggens handbok. Sedan en tid arbetar han med kompletteringar och förbättringar som kommer att publiceras som pdf.

– Jag har fått in en del kloka synpunkter. Med tiden ser man också saker som kunde göras tydligare. Dessutom kommer med tiden



en del justeringar ombord, senast till årets säsong har koffernaglar-na fått särskilda märkningar till exempel, berättar Göran. ■ /PB

Koffernaglarna har numera märkningar. Fall har vita toppar och giftäg två svarvspar.



Skräpdykning

Under sommaren har två av våra samarbetspartners varit Baltic Sea Waste Campaign och Håll Sverige Rent. Deras viktiga arbete består i att motverka nedskräpningen av Östersjön. Bland annat genomförde de skräpdykningar i flera av de hamnar som vi besökte. Först dök de och filmade botten i hamnen och sedan visade de upp det på en TV-skärm samtidigt som de också plockade upp skräp och visade. I några hamnar hade vi även sällskap av Vattenmannen och Speed,

FOTO: MONICA LUNDIN



Gästhamnen i Visby var ett av de ställen som dykarna sökte av. Mängden skräp var förfärande.

två populära profiler från SVT-UR som gör program om vatten för barn. De showade runt på stan och lockade mycket folk till dykningarna.

När man pratar nedskräpning handlar mycket om plaster av olika slag. Plaster bryts inte ner i naturen. I stället fragmenteras det i allt mindre partiklar som, trots att de inte syns för ögat, finns kvar i vattenmassan. Filtreterare som musslor och plankton får i sig partiklarna och för dem vidare i näringskedjorna. Eftersom plaster ofta binder miljögifter till sig bidrar detta till ökade giftkoncentrationer i djur som äter filtreterare. ■ /STURE HAGLUND

FOTO: STURE HAGLUND



Vattenmannen och Speed showade och drog folk.

Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helfria
måndagen varje
månad.

1 OKTOBER

"Kungen av Herrvik", filmkväll med
filmaren Susanne Svantesson.

5 NOVEMBER

Fotografering till sjöss,
Per Björkdahl berättar om fototekniker.

3 DECEMBER

Färgkväll, Korhan Koman och
Johan Furuvik om *Tre Kronor af Stockholms*
färgsättning.

Kommande program kommer med e-post
samt anslås på www.briggentrekronor.se

Hög tid att söka Mollystipendiet

Känner du någon tjej som bygger båt, pluggar till styrman eller på ett eller annat sätt planerar en framtid inom maritimt hantverk, handelsflottan eller marinen? Kanske hon är en hejare på att lära ung-
ar segla jolle? Då kan du tipsa henne om att söka Föreningen Briggen Tre Kronors Molly-stipendium.

Stipendiet ges till kvinnor som siktar på att bli båtbyggare, matros, båtsman eller sjöbefäl på segelfartyg. Eller som på andra sätt verkar inom de marina traditioner som föreningen vill stödja. Molly-stipendiet instiftades år 2008, utdelas tills vidare varje år och stipendiesumman är 4 000 kr.

Om du vill söka nästa års Molly-stipendium, skriv och berätta om dig själv och dina framtidsplaner. Varför du siktar på ett yrkesliv med marina förtecken och varför just du är värd att få Molly-stipendiet.

Föreningens styrelse utser stipendiejuryn. Ansökan för nästa års stipendium vill vi ha senast den 1 februari 2012. Sänd din ansökan till Föreningen Briggen Tre Kronor, e-post: styrelsen@briggentrekronor.se, post-adress: Örlogsvägen 11, Kastellholmen, 131 49 Stockholm. ■ /KERSTIN OTTERSTÅL

Lotteridragning

Dragning har skett i lotteri anordnat av Föreningen Briggen Tre Kronor 2012.

Följande lottnummer har vunnit **presentkort på segling, värde 2000 kronor**: 0456

Följande lottnummer har vunnit **presentkort på segling, värde 1000 kronor**: 0045, 0151, 0311, 0499, 0825, 0909, 0930, 0940, 1011, 1039, 1539, 1723.

Tavla CH Friberg, **Stag Hound, 1850**: Vinst utföll på nr 0229. Tavla CH Friberg **Westward Ho, 1852**: Vinst utföll på nr 1246. Tavla CH Friberg **Flying Fish, 1851**: Vinst utföll på nr 1559 ■

Catwalk ombord

Nu har *Tre Kronor af Stockholm* debuterat som catwalk. Initiativet Hållbara Havs senaste partner Boomerang rivstartade samarbetet genom att presentera sin sommarkollektion för 2013 ombord. Modeveckan i Stockholm fick en maritim höjdpunkt när Boomerangs inbjudna fick närkontakt med kollektionen då modellerna helt enkelt tog ett varv på däck.

Boomerang är ett svenskt varumärke grundat 1976 och finns idag med egna butiker och hos återförsäljare i fem länder.

Ända sedan starten har skärgården, havet, naturen och det eviga kretsloppet varit en viktig inspirationskälla för varumärket.

Man satsar på hållbar konsumtion genom kvalitet före kvantitet och en tidlös design som gör att plaggen är aktuella över tid.

Företagets filosofi runt hållbarhet bevisas genom konceptet Boomerangeffekten där gamla plagg och resttyger tas tillvara för att återvinnas, återanvändas eller uppvinnas.

– Boomerangs förhoppning är att kunna vara med och bidra till positiv utveckling av miljön i Östersjön. Företaget är också intresserad av att lära sig mer och öka sin förståelse för hur de kan minska sin miljöpåverkan än mer. Ambitionen är att bli en långsiktig partner i detta viktiga initiativ och på så sätt försöka föregå som ett gott exempel inom branschen, säger Peter Sjöström på Boomerang. ■



Skeppsgossebriggen Gladan nu identifierad

I Briggenbladet nr 2 2012 bad Per Björkdahl om hjälp med identifiering av en brigg. På akvarellen syns tre fartyg: två fullriggare under svensk örlogsflagg seglande bidevind för olika halsar samt ett fartyg i mitten som utför en genomvindsvändning från babords till styrbords halsar. Man kan inte utan vidare säga att det är en brigg, då delar av riggen är skymd, men sammanhanget gör att man på goda grunder kan dra den slutsatsen. Att det är en brigg alltså.

Fartyget längst till höger ska troligen föreställa *Najaden*. Den målade linjen under relingen går ovanför rösten, vilket är ett kännemärke för detta fartyg, liksom utsmyckningen vid förstäven. Härav kan vi dra slutsatsen att fartyget längst till vänster i bild är tänkt att föreställa *Jarramas*. Här borde den målade linjen ligga väl under rösten och utsmyckningen kring stäven vara enklare. Jag får intrycket att konstnären missat den korrekta dragningen av linjen.

Dessutom är klyvaren felvinklad, klyverslejdaren tycks fara högt upp på bramstången.

Ytterligare ett belägg för att det vänstra fartyget är *Jarramas* är de tydligt synliga ventilerna i bordläggningen. *Najadens* ventiler är inte så iögonenfallande.

Så till fartyget i mitten. Eftersom skeppsgosseavdelningen endast hade två fullriggare, *Najaden* och *Jarramas*, så "måste" fartyget i mitten vara en brigg. Vi har då att välja mellan *Gladan* och *Falken*, övriga briggar var slojade under den tid fullriggarna seglade. Förenklat kan man säga att *Falken* var liten, hade utbyggda röst och fockstaget ute på bogspröter; medan *Gladan* var stor, saknade röst och hade fockstaget inne på backen. Så vitt man kan se saknar fartyget på bilden röst, och fockstaget går i alla fall inte utanför förstäven. Också storleksmässigt tyder det på att konstnären avsett att fartyget ska föreställa *Gladan*.

Alltså, från vänster: *Jarramas*, *Gladan*, *Najaden*. Redaktionens identifiering synes därför korrekt. ■

/LASSE BERGMAN

Gustav "Gutte" Taube om 10-årsjubilerande Stockholms Sjögård:

Sjögården seglar vidare med god fart!

När Gustaf "Gutte" Taube avslutade sin marina karriär som kommendör av första graden i Flottan och försvarsattaché i London tog den maritima vid. Ett stort engagemang med bland annat 12 år som ordförande i Skeppsholmsgården, föreningsstyrelsen i Stockholmsbriggen (som vi hette då), Beckholmens dockförening och så vidare. Jag har trappat ner lite säger han blygsamt. Ledamot i Nya Djurgårdsvarvet och ordförande i Stockholms sjögård gissar vi tar upp en hel del av hans hjärta.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

"Mycket bra har hänt inom Sjögårdens område sedan vi startade för tio år sedan. Men vi kan konstatera att vi behövs under ytterligare några år."

Det säger Stockholms sjögårds ordförande, Gustaf "Gutte" Taube.

– För tio år sedan var det riktigt illa. De maritima verksamheterna trängdes undan på olika sätt. Bland annat fanns långt gångna planer för ett bostadsområde med seniorboende på platsen för Nya Djurgårdsvarvet.

Det hade med stor sannolikhet lett till att även verksamheterna på Beckholmen hade trängts undan. Därmed hade även möjligheten för traditionsfartygen att docka och sköta underhållet försvunnit. Det hade varit en katastrof, säger han.

Det hela började faktiskt ett par år innan på Skeppsholmen.

– Vi var ett antal personer som tyckte att den maritima kulturen på Skeppsholmen var hotad. Museiverksamheten expanderade då kraftigt och vi tyckte det borde finnas plats båda, säger Gustaf Taube.

Det var Göran Hernlund, chef för båtbyggeriverksamheten på Skeppsholmsgården med flera som startade Föreningen Skeppsholmens marinkultur. Den verksamheten upphörde tämligen raskt. Ordet

"marin" associerades alltför mycket till örlogsverksamhet, dessutom, varför bara nöja sig med Skeppsholmen? Området borde också innefatta Kastellholmen, Rosenvik, Beckholmen, Nya Djurgårdsvarvet, Blasieholmen och Strandvägen.

Efter en namntävling bildades den ideella "Föreningen Stockholms sjögård – maritim kultur", i dagligt tal Sjögården.

Nu inleddes ett omfattande arbete; kontakter med fastighetsägarna, bland andra Statens Fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen, opinionsarbete, information, utarbetande av argument och så vidare.

Med tiden har Sjögården också lyckats nå fram till politikerna.

– Det var ett glädjebesked när Naturvårdsverket beslöt om 182 miljoner kronor i bidrag för sanering av Beckholmen. Vi börjar nu se slutet på det omfattande arbetet som är en verklig uppräckning av ön. Nya Djurgårdsvarvet är ett annat glädjeämne. Vi kan till och med se att antalet färjeförbindelser har ökat, konstaterar han.

Mycket är på gång. Ett av de senaste projekten för Gustaf är att skriva ett kapitel i Sjöhistoriskas nästa årsbok "Stockholm örlogsstaden".

Sedan starten skriver han också ett nyhetsbrev "Hamnkvarternsnytt", det skickas ut ett antal gånger per år via e-post. Nyhetsbrevet har över 3000 läsare.

Innan vi skiljs åt säger "Gutte" plötsligt: – Vet du om att det fortfarande finns bevis på varvsverksamheten utmed Strandvägen och att Flottans folk bodde i området? Flera kvartersnamn har sitt ursprung ur det maritima, bland annat kvarteret "Sjömannen" bakom Dramaten. ■

PER BJÖRKDAHL

STOCKHOLMS SJÖGÅRD

samlar alla föreningar, företag, institutioner och museer som bedriver maritim verksamhet eller har ett maritimt inriktat intresse inom Sjögårdens område.



Stockholm med sin belägenhet mellan Saltsjön och Mälaren är unik i sitt slag och kan visa på en av världens bäst bevarade och levande sjöfartsmiljöer. Sjögården vill utveckla och bevara detta arv som ett led i den starka utveckling som sker i regionen.

Vill du hålla dig informerad om vad som händer inom Sjögården finns nyhetsbrevet "Hamnkvarternsnytt" som ges ut i via e-post. Skicka ett mejl till: gustaf.taube@sjogard.se

