BRIGGEN BLADET

Nummer 2 • maj 2007

Segla i sommar?
sid 4

Nu kommer Romares handbok
sid 6

Ett segelfartyg och ett äventyr att minnas
sid 8-9

Magisk tvättmetod
sid 10

Maries hemliga last
sid 14

Briggens ungdomar klättrar

sid 3

Foto: Jenny Sylvén

ORDFÖRANDEORD

PER LANDQVIST

2006 *ett mellanår?*

Kanske var 2006 tänkt som ett mellanår; året efter sjösättningen och året före provseglingarna. Men när jag i slutet av året summerade 2006 kändes det inte alls som ett mellanår. Det var året då vi fick vårt första riktiga passagerarcertifikat och gjorde vår första tur på sjön, om än bara till Beckholmen. Stockholms stad gick in i Briggen Tre Kronor och vi etablerade oss på vår nya plats vid Kastellholmsbron. Vi fick upp riggen i full höjd, monterade fyra rår, och fick först då en brigg i ordets rätta bemärkelse. Tre Kronors gudmor Kronprinsessan kom på besök och lärde känna såväl fartyget som verksamheten ordentligt, och sist men inte minst sålde vi aktier för över 3,5 milj. kr, vilket tillsammans med de 2,5 milj. kr vi fick av Stockholms stad gjorde 2006 till det i särklass bästa året finansiellt.

Knappt fyra månader in på det nya året känner jag dock starkt att 2007 kommer bli ett ännu bättre år. Den förlängda aktieemissionen gav drygt 4,5 milj. kr, färdigställandet av fartyget ångar på och Tre Kronor ska kunna vara i brukbart skick för sommarens TSR som utlovat. De kommande provturerna kommer att få mycket uppmärksamhet och föreningens ungdomssektion är i full gång. Ett 40-tal ungdomar kommer under Jenny Sylvéns ledning att segla med fullriggaren *Christian Radich* på sista sträckan i TSR och lägga grunden till Tre Kronors framtida ungdomsbesättning. Allt för att vi ska vara så väl förberedda som möjligt till 2008, som med jungfruresa och allt har alla förutsättningar att bli ett ännu bättre år än 2007!

”En brigg i ordets rätta bemärkelse!”

Med det förnyade förtroendet styrelsen fick på årsmötet den 19 april ska vi verka för att Föreningen Briggen Tre Kronor, som vi numera heter, fortsätter med sin stödjande verksamhet på olika sätt, så att mina och alla andras förhoppningar om 2007 och 2008 kan infrias. ■

PER LANDQVIST

Den nya maskinen hann knappt lossas innan tumstockarna och måttbanden åkte fram. Två trånga öppningar passerades med minsta möjliga marginal...

FOTO. STURE HAGLUND

Bygget just nu:

Maskinbyte

Nu har det då hänt som många under åren önskat sig, Tre Kronor får en ny miljövänlig maskin. Det är Scania som ställer upp med en 6-cylindrig 12 liters diesel. DI12 70 M.

Prata om blandade känslor! Vi var precis klara med installationen av vår gamla maskin när vi fick det trevliga beskedet att vi skulle få en helt ny! Lite ont om tid är det naturligtvis, och några större marginaler för långsamma leveranser av delar har vi nu inte.

I maskinrummet innebär det en hel del förändringar. Alla rör måste dras om, den nya maskinen är så gott som spegelvänd när det gäller anslutningarna! Vi räknar med drygt tre veckors arbete för två personer för den nya installationen.

För Scanias del är det inte heller enbart en maskin som ska levereras, det är också en del elektronik som ska fungera tillsammans med Rolls Royce-styrningen av propellern.

Nu när maskinen är på plats kommer vi kunna placera resterande utrustning som pumpar, tryckkärl, värmepanna osv.

Mycket svetsande blir det, tur att vi har en så bra överenskommelse med ESAB om allt material runt svetsningen.

Fartyget i övrigt börjar mer och mer likna ett riktigt segelfartyg. Tydligast är det när vi tittar på riggen, men det är också en fröjd att se hur däckshus, nedgångskappar, lanterniner och skylights börjar ta form med alla lister, profiler och övriga detaljer. Det är nu vi börjar se resultatet av träarbetena och färgsättningen.

Elinstallationen är påbörjad och elskåpen är på plats, nu följer arbetet med att dra all kabel genom fartyget. Ett arbete som vi gör tillsammans med elinstallatören MGAB.

Mycket är det som ska falla på plats under de närmaste veckorna, men det är också många spännande moment som väntar oss. Vad sägs om de första manövrarna för maskin?

Det ska väl i ärlighetens namn erkännas att vi kommer ligga förtöjda vid kaj när vi gör det.

Men ändå! ■

KORHAN KOMAN, SKEPPSBYGGMÄSTARE

Mattias Malmroos passar in de sista centimetrarna.

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 • POSTGIRO 87 3663-9
• ÖSTRA BROBÄNKEN SKEPPSHOLMEN • 11149 STOCKHOLM • TRYCK ALFA PRINT AB

Ung och klättersugen?

Nu är det vår, det drar i alla båtägares kroppar. Vi vill ut och fixa med båten. Liknande känsla är det för den skara ungdomar som under vintern har klättrat inne på fasta leder i stadens klätterhallar. De har kli i fingrarna, nu vill man ut och prova sina färdigheter och klättra på riktigt. Vanligtvis tar man selen och skorna och letar upp någon schysst bergvägg.

Men sen finns det en del som är både klättrare och båtfolk. De drar på sig selen och far upp i någon mast. För att där sätta allt på plats inför sommarens seglingsäventyr.

På briggen får vi vänta med påriggningen lite, fram till första helgen i juni närmare bestämt, men då är det riggning som heter duga också. De sista rårna ska upp, och därtill all löpande rigg.

Det ska bjudas på ett härligt skådespel som man kan avnjuta och i viss mån få delta i.

Jenny Sylvén och Emma Garner snackar klätterutrustning. I bakgrunden Marcus Visser, Martin Finnström och Anders Österman.

Foto: Jenny Sylvén

"Det är roligt att se barnen som tycker det är lite läskigt men väldigt kul. Att se dem utmanasig själva, och hur stolta de blir när de klarat det. En annan positiv sak är alla utländska turister och andra besökare som blir så positivt överraskade att en så annorlunda aktivitet kan vara gratis. Definitivt bra PR! För övrigt är det ett väldigt glatt gäng, med mycket glada tillrop och många skratt. En lättsam aktivitet som tas på fullaste allvar där det behövs. Ingen tummar på säkerheten!"

Andreas Stenemyr

Man kan fråga vem som helst om hur man bäst får koll på alla dessa galet många tampar och block, vars namn till en början mest framträder som en salig röra i huvudet. Svaret är: Att vara med och sätta allt på sin plats och därmed förstå systemet.

Vad gör vi då i väntans tider? Rullar tummarna?! Nej, det är inte tillräcklig träning – på det sättet kommer vi ingenstans. I stället går vi ungdomar nu på kurs med klättertjejerna Charlott och Thina från Go Camp, som höll i den lyckade tillställningen med klättring på Skeppsholmsdagen i fjol. De lär oss om vikten av säkerhet runt klättring, för att vi senare under våren och sommaren ska kunna erbjuda allmänheten att på lördagar få klättra upp i masten på briggen och få lite pirr i magen.

Så har du kli i fingrarna, kom ut och besök oss på båten någon solig lördag här framöver!

Är det rustningsbiten och möjligheten att få lära känna riggens alla delar som drar kan man även komma ut på ön på tisdagar, då vi fortsätter verksamheten i riggverkstaden och arbetar med Hemgården och deras vårrustning av verksamhetens båtar. En trevlig tillställning som påbörjas med gemensam middag och sedan möjlighet att prova på det mesta från att tillverka block, splitsa vajer till att sy segel.

Att det innebär en del slit och mycket tid till alla båtar i dessa tider är vi fullt medvetna om, men charmen är att vi gör det tillsammans. Det både går fortare och är roligare. ■

Jenny Sylvén

Fribiljett till Äventyret!

Är du mellan 15 och 25 år? Vill du segla på ett segelfartyg i sommar? Var med och tävla med Briggen Tre Kronor – du kan vinna en ungdomsplats ombord på norska fullriggaren Christian Radich, på sista "benet" i årets Tall Ships´ Race från Stockholm till Stettin!

Själva tävlingen hittar du på www.briggentrekronor.se. **Ditt tävlingssvar måste vi ha senast den 31 maj.** Juryn utser sedan de två vinnarna som meddelas via e-post eller telefon.
IKEA FAMILY och Sancte Örjens Gille har skänkt de två ungdomsplatser som är tävlingens vinster.
Ta chansen till ditt livs häftigaste äventyr!!!

Segla i sommar?

Foto: Dirk Hourticolon/Sail Training International

För dig som längtar och drömmer om att få segla med på ett riktigt segelfartyg finns den många chanser i sommar. Här bredvid finns en tabell över ett antal fartyg som tar betalande gäster ombord under Tall Ships´Race eller på transportseglingar till och från värdstäderna.

Åländska galeasen *Albanus* går Göta Kanal ner till Göteborg och längs västkusten ner till Århus. I tabellen finns några exempel på etapper. Gå in på Albanus´ hemsida, www.aland.net/albanus, eller skicka e-post till Kristian Öberg på adressen albanus@aland.net om du vill veta mera om kanalseglingen.

Constantia kommer att segla kors och tvärs i Östersjön i sommar – här finns det möjlighet till häftiga långseglingar, som Stockholm – Århus eller Rostock – Stockholm. Gå in på hemsidan www.constantia.se och leta bland de olika seglingarna. E-post: info@constantia.se

Är du sugen på att segla fullriggare är förstås *Christian Radich* eller *Sedov* heta tips.

Väljer du Radich och sträckan Stockholm-Stettin får du sällskap av ett antal glada svenska ungdomar. För deras seglarstipendier står bland andra IKEA, Nacka kommun och föreningen Briggen Tre Kronor.

Tabellen här bredvid innehåller de fartyg som på sina hemsidor vid pressläggningen hade information om ”Paying Crew”-seglingar i sommar. Priserna är ”översatta” till SEK för att ge en ungefärlig uppfattning om prisläget. Bokning sker via respektive fartygs hemsida eller e-post.

Lycka till med seglatserna!

Skicka gärna din reserapport med bild till Briggenbladet, bladet@briggentrekronor.se ■

Fartyg som tar Paying Crew sommaren 2007:

Fartyg	Sträcka	Datum	Pris (ca, SEK)
A-fartyg (större än 40 m)			
Christian Radich	Århus-Kotka	8-18/7	10 500
www.radich.no	Kotka-Sthlm	21-27/7	8 200
	Sthlm-Stettin	30/7-4/8	7 000
Europa	Århus-Kotka	7-20/7	13 800
www.barkeuropa.com			
Roald Amundsen*	Århus-Kotka	7-20/7	9 100
www.sailtraining.de	Kotka-Sthlm	21-28/7	5 000
	Sthlm-Klaipeda-Rostock	29/7 - 8/8	7 000
*) lägg till 50 (cirka 470 kr) för medlemskap i RA:s förening			
Sedov	Århus-Kotka	7-19/7	9 400
www.sedov.info	Kotka-Sthlm	20-28/7	6 700
	Sthlm-Stettin	29/7-5/8	6 600
Statsraad Lehmkuhl	Århus-Kotka	8-18/7	10 900
www.lehmkuhl.no			
Sörlandet	Århus –Kotka	7-19/7	11 900
www.schoolship.no	Kotka-Sthlm	20-28/7	7 800
	Sthlm-Stettin	29/7-5/8	6 700
B-fartyg			
Albanus	Åland-Göta Kanal-	24/6 – 5/7	cirka 700 /dygn
www.aland.net/albanus	Göteborg-Århus	- i flera etapper	
	(i själva tävlingen endast ungdomar)		
Asgard II	Århus-Kotka	7-20/7	7 100
www.asgard2.ie	Kotka-Sthlm-Stettin	20/7-6/8	9 200
Constantia	Sthlm-Århus	1-5/7	2 000
www.constantia.se			
De Gallant	Århus-Kotka	7-20/7	7 800
www.hollandsglorie.nl/zeilen	Kotka- Sthlm	20-29/7	5 500
	Sthlm-Stettin	29/7-6/8	4 900
Johann Schmidt	Århus-Kotka	7-19/7	7 200
www.clipper-djs.org	Kotka-Sthlm-Stettin	19/7-5/8	10 200
Leader	Århus-Kotka	7-20/7	13 600
www.trinitysailing.co.uk/leader	Kotka-Stockholm	20-29/7	10 300
	Sthlm-Stettin	29/-6/8	10 300
	Stettin-Göteborg	6-15/8	9 600
Moosk	Århus-Kotka	7-20/7	9 600
www.cremyll-sailing.org.uk/	Kotka-Sthlm	20-29/7	8 200
boats.htm	Sthlm-Stettin	29/7-6/8	6 900
Seute Dern	Århus-Kotka	7-20/7	7 800
www.clipper-djs.org	Kotka-Sthlm-Stettin	20/7-5/8	10 000

Nu heter vi Föreningen Briggen Tre Kronor

Den 19 april höll Föreningen Briggen sitt årsmöte i Segelsömmarsalen på Folkhögskolan.

Mötesordförande Gert Grönstedt och sekreterare Magnus Berglund

Till mötesordförande valdes **Gert Grönstedt**, som säkert svingade klubban, (en klädkyla, dagen till ära) och lotsade mötet igenom alla punkterna på dagordningen.
Magnus Berglund fick än en gång förtroendet att föra protokollet, vilket denna gång skulle visa sig vara ett omfattande arbete.

Vice ordförande **Leif Engblom** föredrog den föreslagna stadgerevideringen. Först fastställdes beslutet från extramötet i januari; att föreningens namn ska vara **Föreningen Briggen Tre Kronor**, och den nya lydelsen av ändamålsparagrafen, som bland annat lyfter fram föreningens utåtriktade målsättning.

Därefter gick Leif igenom de övriga paragraferna och redogjorde på ett tydligt och pedagogiskt sätt hur vi med de föreslagna revideringarna kommer att säkra upp föreningens intressen i och kring fartyget *Tre Kronor af Stockholm*. Förslagen mottogs mycket positivt, om än med många bra förslag till förbättringar av texterna. På styrelsens förslag ajournerades mötet en halvtimma varpå texterna finputsades, allt medan medlemmarna underhölls med en fin film om den fyrmastade barken *Pommern*.

§ 1 Namn
Föreningens namn är Föreningen Briggen Tre Kronor, nedan kallad föreningen.

§ 2 Ändamål
Föreningens verksamhet, som är ideell och kulturell, har till syfte att stödja och främja byggande, brukande och underhåll av briggen ”Tre Kronor af Stockholm”.
Föreningen ska sprida och främja intresset för traditionsfartyg, maritim kultur och hantverkskunnande samt engagera medlemmarna med därtill anknutna verksamheter.
Föreningen ska tillvarata medlemmarnas ekonomiska intressen samt säkra föreningens nyttjande av briggen ”Tre Kronor af Stockholm”.

Vice ordförande Leif Engblom presenterade den föreslagna stadgerevideringen och tankarna bakom förslaget.

Valberedningens arbete presenterades av Göran Hernlund. Styrelsen omvaldes och fick förstärkning enligt förslaget.

Vid minglet efter mötet föreslog Rolf Berglund att föreningen borde ha fler medlemsaktiviteter. (ovan)

Gustaf ”Gutte” Taube berättade historien om byggnaden där årsmötet hölls och Stockholms Sjögårds verksamhet.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Efter omarbetningen av stadgeförslaget godkändes revideringen av mötet.

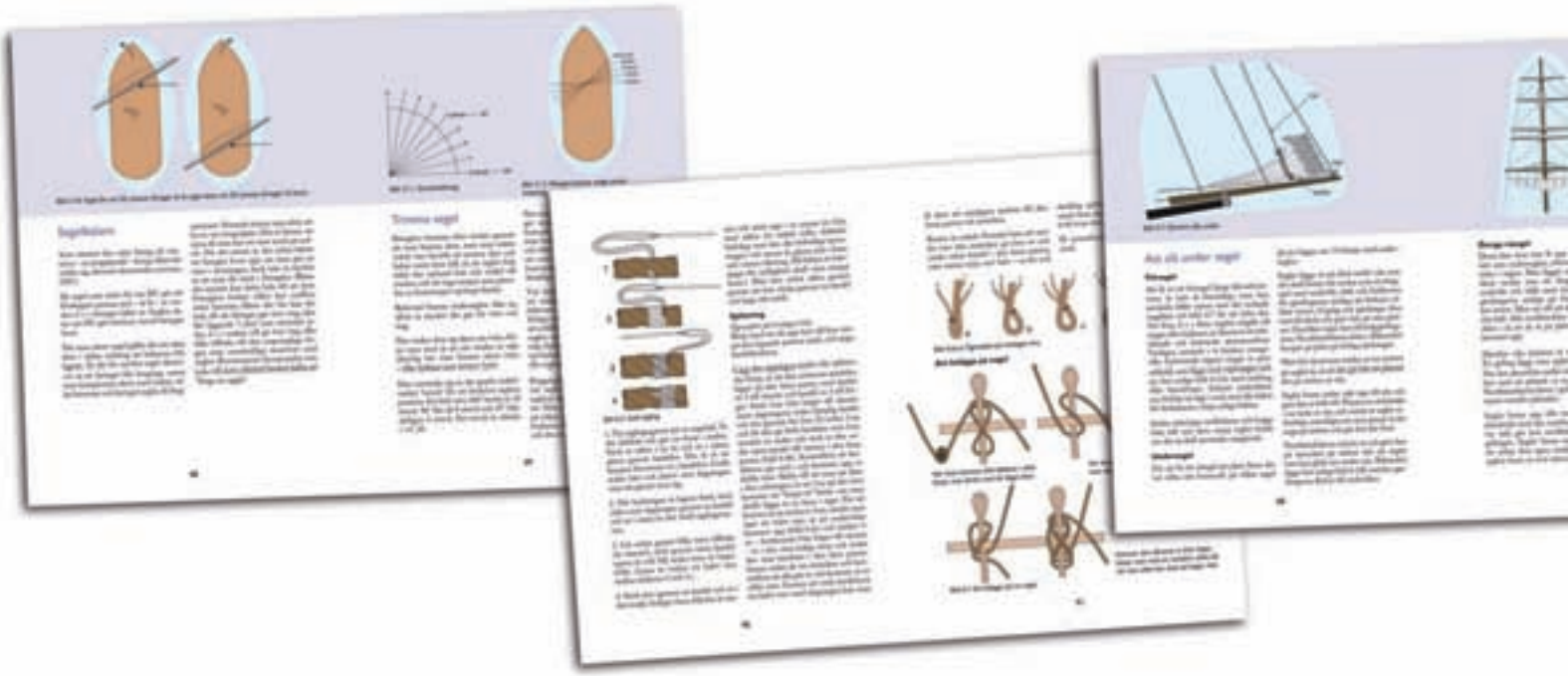
Valberedningen, med **Göran Hernlund** som sammankallande, redovisade sina intryck av föreningsstyrelsens arbete under det gångna året och föreslog omval av samtliga ledamöter. Man föreslog dessutom att styrelsen skulle utökas med **Jenny Sylvén**, Briggens nya ungdomsledare. Mötet gick på valberedningens förslag.

Jenny Sylvén är ny i styrelsen och ansvarig för vår ungdomsverksamhet.

Efter årsmötets avslutande tog **Gustaf Taube** till orda och berättade för den mångh hövdade skaran historien om byggnaden vi satt i – Södra fundamentet – som har anor från tidigt 1700-tal.

Mer att läsa och lära sig om detta och andra hus på Skeppsholmen och Stockholms Sjögård finner du på Sjögårdens hemsida http://www.sjogard.se/omrade/ ■

PER LANDQVIST



Nu kommer Romares handbok!

Att *Tre Kronor af Stockholm* är ett välbyggt och vackert fartyg har vi alla sett under de dryga tio år som bygget har pågått. När vi till sommaren börjar med de första provseglingarna kommer besättningen att ha ett unikt verktyg till sin hjälp – en handbok på svenska som har skrivits av kärlek till projektet av ett team experter, och dessutom illustrerats av bland andra vår riggdesigner Allan Palmer.

Björne Lindroth, Bunta Horn, Janne Mansnerus och Olle Strandberg försökte under en lunch engagera Göran Romare i projektet redan innan Föreningen Briggen var bildad. Försöket slutade i ett vänligt men bestämt ”Nej tack”.

Behov av handbok

Senare blev Göran, efter sin sista pensionering, en av våra mer aktiva medlemmar. Sommaren 2004 skrev Göran ett pm till föreningen och bolaget där han påpekade att det var flera generationer sedan en brigg hade seglats under svensk flagg, och att vi borde överväga att skriva en handbok i ämnet. Som den gentleman han är erbjöd han sig att sammanställa materialet, förutsatt att han hade projektets stöd, vilket han fick.

Björn Borg är handbokens förläggare.I ”bagaget” finns en lång rad marina och maritima utgivningar.

Flera proffs medverkar

Många av Allan Palmers riggritningar har kunnat användas i boken. Vi har även från Allan tacksamt mottagit ett stort antal teckningar som beskriver olika moment.

Staffan Kvarnström engagerade en med Göran gemensam gammal kollega – Björn Borg. Björn arbetade i flottan med navigation och sjömanskap som huvudämnen. Sedan har han varit delägare i Mediablocket – bokförlaget som han ordnade ett mycket fördelaktigt avtal med. Som om det inte var nog har även han bjudit på allt sitt arbete.

Kapten Peter Kaaling, som nu seglar hem *Götheborg III*, skrev under sin tid på *Gunilla* en handbok som han välvilligt ställt till vårt förfogande. Göran har även funnit bra material i andra delen av Sjömanskap för flottan, daterad 1881. Till de teoretiska kunskaperna har Göran även seglat en månad ombord på *Jarramas* 1942. Livet ombord beskriver Göran så här:

Göran Romare är författare till ”Handbok Segling, Briggen Tre Kronor. Kortfattad beskrivning av Tre Kronors rigg och hur man seglar fartyget”.

– Då var jag ju bara en sån där som dom kicka runt överallt; Dra i det där snöret, spring dit, töm slaskhinken och mera vatten till kocken å så.

Men avskräckt blev han inte. Senare i livet har han bland annat ansvarat för KSSS´ bankappseglingar och aktivt arbetat med *Sofia Linnea*. Även Björn Borg har segling med stora segelfartyg i bakfickan. Han var mastskeppare ombord på *Flying Clipper* på sextiotalet. Han har utbildat befäl ombord på segelfartyg och även skrivit en bok i sjömanskap för handelsflottan.

Framtida souvenir?

Produktionen av boken har med andra ord hållit samma höga kvalitet som är en stark

del i hela projektets varumärke. Björn har en fin idé om att vi kan göra boken till en del av seglingen för vår framtida ”betalande besättning” – både som ett minne av vistelsen ombord och en konkret hjälp under seglingen. Det skulle även hjälpa oss att öka första upplagan, så vi senare kan komma ut med reviderade upplagor med uppgifter vi inte har än, som vilken fart hon behöver för att göra stagvändningar i olika sjö etc.

I boken finns det mesta som en hugad briggseglare kan tänkas vilja veta om hur man seglar *Tre Kronor af Stockholm*, från teoretiska avsnitt om hur vinden driver fartyget framåt med hjälp av seglen, till vad alla tampar heter, var de sitter och varför de finns. Här finns även beskrivet hur olika manövrar genomförs, vanliga moment i underhållsarbetet samt en ordlista med härledningar av många ord som går långt utanför en normal förklaring….

Författare eller….?

Vi rundar av med att prata om författarskap. Göran åberopar följande regel:

”Skriver man av en källa är det plagiat, med två källor är det kompilation, har man tre källor och lägger dit lite själv är det vetenskap”.

– Jag har inte kallat mig författare utan sammanställare – en författare hittar bara på själv, medan en sammanställare tar det bästa – eller det han tycker om – från flera håll och sorterar upp det, utvecklar Göran.

Vi sitter vid lunchbordet utanför Briggens kontor. Jag tycker att Göran ska stå som författare och får direkt samtycke från Per Landqvist och Åsa Näsman. Till sist avslutas det hela med:

Göran: Jag får ju stå för det i varje fall….
Magnus:…som författare
Göran: Ja (om än en aning tyst)

Intervjun och artikeln slutar med att vi har fått en författare till *Tre Kronor af Stockholms* blivande bästsäljare – Göran Romare. Ett varmt tack från oss alla till Göran, Björn och Allan. ■

TEXT OCH FOTO: MAGNUS BERGLUND

Fotnot: Stockholms Grosshandelssocietet, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Abraham Rydbergs Stiftelse har hjälpt till att finansiera produktionen av handboken.

KALENDARIUM

Segla med Nordboen?

Någon gång under våren planerar briggens riggmästare Allan Palmer att ta över sin skonare *Nordboen* från Mariehamn till Stockholm. Då finns det möjlighet för 7–8 seglingssugna att följa med på en frisk seglats över Ålands hav.
Datum är inte spikat vid denna presslägg-ning. Priset inklusive färjan till Åland landar troligen runt 1700 kr. Du som är intresserad, hör av dig till kerstin@briggentrekronor.se så får du veta mera.
Det går även att ringa, mob: 070-269 12 87.

MAJ

14, **Riggningsförberedelser**
Underrårna kläs på kajen.

15, **Mer riggningsjobb**
Underrårna lyfts upp med spelpråm. Under veckan kläs röjelrårna på kajen. Fartygets förskepp förhalas mot färjeläget.

15, **Årsstämma Briggen Tre Kronor AB**
Plats: Segelsömmarsalen, Skeppsholmsgården. Tid: 17.00. Anmälan senast 8 maj till info@briggentrekronor.se eller tel 08-586 224 00.

22 **För Briggens besättningspool:**
Kvällens ämne är Teknik ombord. Korhan Koman, skeppsbyggmästare berättar.
Tid 18.00 - 20.30 Plats: Segelsömmarsalen, Skeppsholmens folkhögskola.
Entré 50 kr, inkl soppa 80 kr.
Anmäl dig till kerstin@briggentrekronor.se eller på tel 070-269 12 87 senast en vecka före! Ange även om du vill ha soppa.

JUNI

1–3, **Rigghelg på Briggen!**
Boka gärna hela långhelgen, men särskilt lördag och söndag. Hela riggen ska upp, segel ska slås under, kaffe kokas, smörgåsar bres och säljas, nya medlemmar hälsas välkomna och mycket annat! Kanske kan vi hjälpas åt att göra en lusplatting?

8–10, **Med Sjöhistoriskas vänner till Karlskrona**
Sjöhistoriska museets nye chef, Hans-Lennart Ohlsson, tar med museets vänner på en utflykt till Kalmar och Karlskrona i juni. Briggens medlemmar är också välkomna. Resan går med buss via Kalmar för ett besök på Sjöfartsmuseet. Vidare till Karlskrona med två övernattningar, där man bland annat besöker Marinmuseum och örlogsbasen med repslagarbanan. Retur till Stockholm på söndagen via Forsvik vid Vättern.

För detaljprogram och prisuppgifter, kontakta Katarina Leijonhufvud på Nygren & Lind Resebyrå.
Tel: 08-545 685 20.
E-post: katarina.leijonhufvud@nygrenlind.se

9-10 juni, **Jungfrusegling – ny chans!**
Nytt tillfälle för Briggens tjejer, kvinnor och tanter att komma ut och segla utan de där gubbarna som alltid vet bäst… ;-)
Den här helgen får du navigera, stå till rors, sätta segel, lägga till, laga mat och prova på att köra lillbåten (för motor) om du vill. Vi seglar med Cilla Lundströms sandkil *Johanna*.
Max åtta deltagare!
Samling 10.00 vid Ropstens T-bana.
Pris: 1500 kr
Anmäl dig till Kerstin Otterstål, e-post: kerstin@briggentrekronor.se, eller på tel 070-269 12 87, allra senast 31 maj.

JULI

25, **150 år sedan Gladans sjösättning**
Boka den här dagen! Vi manifesterar jubileet med aktiviteter på Strömmen och vid Kolskjulen på Kastellholmen. Mer information kommer.

30, **Parade of Sail**
Alla de gästande segelfartygen paraderar ut från Stockholm på förmiddagen. Vill du se paraden från sjön, följ med ut på Madame från Stavsnäs Båttaxi. Vi har bokat henne endast för föreningen Briggen Tre Kronors medlemmar. Avgång (preliminärt) från Nacka Strand 11.00, åter cirka 15.00.
Pris: 300 kr.
Smörgås och varmkorv finns att köpa ombord, men du kan även ta med egen matsäck. Dock inte alkohol, eftersom rederiet har egna rättigheter.
Anmäl dig till kerstin@briggentrekronor.se eller på tel 070-269 12 87 – snarast, om du vill vara säker på en plats. Madame tar högst 100 passagerare på denna tur.

FLERA FARTYGSVÄRDAR BEHÖVS I TSR!

Sommarens Tall Ships´ Races har slagit alla rekord i anmälda fartyg. Över 120 fartyg anländer till Stockholm, varav 20 stora A-klassfartyg. Därför behövs det flera fartygsvärdar som kan hjälpa fartygens besättning till rätta när de kommer i hamn!
Gå in på www.tsr07.se och anmäl dig eller maila direkt till Chief Liasion Officer, Rickard Engberg rickard@briggentrekronor.se

Ett segelfartyg och ett äventyr att minnas

Jag var 17 år och stamanställd befälselev i Flottan, s.k. kanin, när jag på försommaren 1956 mönstrade på *Gladan*, en av flottans övningsskonerter. Jag hade i förväg hört talas om det hårda livet ombord på *Gladan* och *Falken*, så jag visste inte om jag såg fram mot kommande äventyr med någon större entusiasm.

Gladan och Falken i Dartmouth, juli 1956. Bilden är skänkt till Sjöhistoriska Museet av en Philip Kershaw, 78 Burges Rd, Thorpe Bay, Essex, december 1956.

Jag embarkerade vid ”snickarkajen” på Nya Varvet i Göteborg. Där fördelade sekonden ombord, löjtnant Göran Almgren oss på de två masterna, en tillhörighet som skulle gälla flera månader framåt. Jag hamnade på förmasten, där arbetet och segelhanteringen leddes av mastskepparen Timan, en känd profil i skonertkretsar.

Innan vi elever egentligen blev godtagna som sådana ombord, skulle vi äntra toppen på den mast vi tillhörde. Det var alltså till att börja klättra (senare springa) i babordsvantet upp till puttingvantet, som lutade utåt, för att kunna komma upp till salningen, därifrån upp till kaltoppen, totalt cirka 30 meter.

Vi blev tilldelade antingen skrovfasta britsar eller hängkojer. Okunniga som de flesta var, slogs vi om britsarna, de liknade ju mest de sängar man var van vid. Senare, till sjöss, skulle det visa sig att man skulle valt hängkoj, som alltid befann sig i lodlinjen oavsett skeppets lutning.

***

Dagen efter kastade vi loss och gick för maskin ut i Göta Älv mot Vinga och mot England. Vi skulle delta i en helt ny segelfartygstävling, som hade fått namnet ”Tall Ship Race”. Vi satte alla segel, men vinden uteblev och det gick mycket sakta på Skagerack och ut på Nordsjön. Tävlingsstarten skulle ske i Torbay på engelska sydkusten, mellan Southampton och Land´s end. Ute på Nordsjön blev vi förbiseglade av ett 4-mastat skolfartyg vid namn *Pamir*, tidigare en åländsk fraktbark i Gustaf Eriksons segelfartygsflotta. Vi upptäckte henne i soluppgången den ena dagen, hon låg tvärs dag två och försvann så småningom västerut, med alla råsegel satta, den tredje dagen. Långt senare fick jag veta att Pamir hade förlist i en svår storm 1957 nere i Karibiska sjön. Vi på *Gladan* kanske var de sista som såg detta imponerande skepp på cirka 4 000 dödviktston.

***

Under seglatsen på Nordsjön fick vi lära oss allt om att segla en skonert och om hur livet ombord skulle levas, inklusive personlig hygien i saltvatten, skrubbning av däcket samt kamratskap när någon inte orkade dra i tamparna lika kvickt som krävdes. Först blev det blåsor i händerna, men efterhand blev det valkar. Av befälet ombord kallades vi alla möjliga namn som inte kan nämnas här. ”Kanindjävel” var ett av de lindrigaste. Vi fick också lära oss att utpurrning av pågående mastskeppare skulle ske genom försiktig knackning på hyttdörren, inväntande av en harkling och därefter sång (La Paloma). Jag kan den utantill än idag!

***

Efter några dygn i härligt seglarväder på Nordsjön siktade vi ”The White Cliffs of Dover”. Utanför Torbay hade segelfartygen redan börjat samlas och flera av dem seglade omkring och trimmade besättningarna inför den kommande tävlingen, så och vi. Bland annat låg vi och tampades i bidevind med ett mycket vackert skepp vid namn *Creole*.

Vi höll jämna steg med henne och loggade 12 – 13 knop, ända tills vi vände och fick vinden akterifrån. Då satte *Creole* en spinnacker på flera hundra kvadratmeter och seglade ifrån oss med vår lilla bredfock på cirka 90. Vi fick permission i Dartmouth efter att blivit förhörda på alla tampars namn vid egen mast, cirka 50 stycken. Jag höll på att stupa på den lina, med vilken kocken hissade upp skeppets köttförråd i masten. Jag chansade på ”kockefall” och blev godkänd.

***

Starten mot Lissabon var en syn som jag aldrig ska glömma. Alla dessa stora barkar och fullriggare på upp till cirka 6 000 ton, blandade med skonertskepp och mindre skonare. Vi kom iväg skapligt under fartygschefens, löjtnant Anders Farnell, befäl. Vinden dog emellertid ut innan vi lämnat engelska kanalen och vi låg där i dimman och mörkret och kunde ingenting annat. ”Skepparens ko” ljöd hela natten. Vi höll på att kollidera med ett stort militärt transportfartyg på cirka 20 000 ton, men klarade oss med en meter tillgodo från att bli av med babords rånock. En kuslig upplevelse!

***

Efter att ha passerat Biscayabukten fick vi segla bidevind och kryssa oss ner utefter portugisiska kusten. En del andra fartyg gick längre ut i Atlanten och fann mycket bättre vindar. Efter en vecka gick vi i mål som sexa, *Falken* kom fyra. Efter några dagar vid kaj i Lissabon återträddes hemfärden, en resa som jag aldrig glömmer. Det började illa redan i Lissabons hamn. Motorn la av och vi fick segla ut från kajen och genom floden bland hundratals uppankrade fartyg och småbåtar. Men segelfartyg skall ju segla och inte gå för motor i onödan!

Ute på öppet vatten låg vi och tampades med *Falken* på nordlig kurs. Vi hade alla bidevindsegel satta, det vill säga jagare, klyvare, stagfock, skonertsegel, förtopp, fisherman, storsegel och stortopp, cirka 600 kvadratmeter. Det började friska i utan förvarning och allt fick sjösurras. Vi bärgade fisherman och toppseglen, men fick mycket snart ta in även jagare och klyvare i den snabbt tilltagande vinden. Det blåste nu full storm och det gällde att hålla i sig ordentligt för att inte fara överbord. Att äta eller sova var det inte tal om. När vi skulle göra en undanvindsvändning glömdes piknedhalaren bort och skonertgaffeln bröts av ett par meter från nocken. Det var som att bryta av en tändsticka!

Tommy Svensson som ”kanin”, 1956.

Tommy berättar i sin text om mötet med fyrmastbarken ***Pamir****. Hon byggdes 1905 på Blohm & Voss i Hamburg. Seglade som fraktfartyg, först under tysk flagg och från 1931 under åländsk i Gustav Eriksons berömda flotta. 1941 blev hon beslagtagen av de allierade och seglade resten av kriget mellan Nya Zeeland och USA. 1948 återlämnades hon till Tyskland och seglade då som skolfartyg för handelsflottan. Förliste 1957 utanför Azorerna.*

Det blåste nu orkanvindar upp mot 50 sekundmeter och vi seglade för stagfock och stormstorsegel. Vi loggade 13 knop med endast dessa två segel – plus riggen. Våghöjden var 7 – 9 meter. Jag vill inte påstå att jag var rädd, alla litade blint på befälet ombord och deras erfarenhet. Senare fick jag veta att ingen av dem någonsin varit med om något liknande! Vi låg bara någon distansminut från segraren i tävlingen, brittiska *Moyana* som var på hemväg till England. Hon sände ut nödsignaler och sjönk utan att vi kunde göra någon insats. Lyckligtvis kom ett engelskt fartyg från Home Fleet och räddade besättningen. Av *Falken* såg vi inte ett spår. Vi kom så småningom upp i Kanalen och hade för avsikt att söka lä bakom Isle of Wight. Men eftersom vår motor hade lagt av långt tidigare och vi var i stort sett manöverodugliga var vi tvungna att avvakta bättre väder innan vi gick in. Vi fick alltså ligga kvar i det avtagande ovädret ytterligare tre dygn. Seglatsen från Lissabon var beräknad till max nio dygn, men varade nu i tretton. Detta innebar att allt ätbart ombord var slut, så även sötvattnet. Men vår erfarne kock hade gömt undan bruna bönor och fläsk, vilket han överraskade oss med under inseglingen till Cowes. Unga, blöta, rädda och hungriga tackar vi än i dag kocken för denna fantastiska måltid!

***

Vi fick ny skonertgaffel i Cowes och möjlighet till permission. Jag ringde hem till mina föräldrar som var minst sagt uppskakade. De hade fått veta genom radion att vi råkat i sjönöd och inte hörts av på två veckor. Allt hopp var ute! Sanningen var att vår radioanläggning ombord hade kollapsat, så vi kunde varken ta emot eller sända meddelanden. En äldre underofficer hade tröstat min far med orden: ”Du kan vara helt lugn Gunnar, *Gladan* är osänkbar!”

***

Vi återförenades med *Falken*, som efter ovädret hade länsat genom Kanalen in till Dover, och seglade hem odramatiskt till Sverige över Nordsjön till Karlskrona så småningom.

***

Mitt intresse för seglande skepp grundlades ombord på skonerten *Gladan*. Detta intresse har följt mig genom livet och jag försöker alltid att få följa med något av skeppen som deltar i det årliga ”Sailet” i Karlskrona, på några timmars segling. Höjdpunkten kom sommaren 2006 när vi som deltog ombord i skonerterna i det första ”Tall Ship Race”, blev inbjudna till 50-årsjubileum och segling ombord i *Falken*. Allt var sig likt, förutom att en del moderniteter hade installerats, som ny motor, radar, färskvattentillverkare, kyl och frys. ”Kockefall” hade tagits bort för all framtid! Men den främsta förändringen bestod i befälets förändrade attityd mot eleverna. Nu gick man in för att lära ut allt med lugn pedagogik i stället för med hugg och slag.

***

När jag besöker Stockholm, vilket sker cirka varannan månad, beger jag mig alltid till Skeppsholmen för att följa bygget av den fantastiska briggen *Tre Kronor*. Jag är medlem och står i skrivande stund i begrepp att köpa min första aktie. Min dröm är att få följa med briggen ut på någon liten seglats, kanske när hon kommer till Karlskrona på sin jungfrufärd.

***

All sjöfart är förknippad med äventyr, det ligger i sakens natur. Detta kommer *Tre Kronors* besättningar att få erfara! Ni kommer att råka ut för för stormoväder och riggh averier och andra missöden. Tro mig! Men alla sådana bekymmer är till för att övervinnas!

Med utmärkt högaktning för alla de personer som är delaktiga i briggenbygget! ■

TOMMY SVENSSON, FÖRMÄRSGAST 1956

Foto: Per Björkdahl

Under "färgkvällen" fick deltagarna ta del av ett antal färgsättningsförslag för både exteriör och interiör. Det finns många aspekter på färgsättningen; historiska, praktiska och estetiska. En mörk färg "suger till sig" värme medan slitage och smuts syns tydligare på en ljus och så vidare...

Erik Nyholm och Johan Furuvik (stående) presenterade också tankar kring det löpande underhållet. ▼

Magisk tvättmetod

– något för briggen?

Har du varit med om att kika in i en ny kunskapsvärld, en värld du inte visste något om förut?

Så kändes det för mig och flera andra en kväll i april, när proffsmålarna Erik Nyholm från Engwall & Claesson och Johan Furuvik från Furuviks måleri kom och berättade om färgerna ombord på briggen – både om tekniken och historien bakom dem, och – inte minst – hur de ska underhållas.

Bordläggningen, brädgången och vaterborden är målade med en linoljebaserad färg som blandas med olika pigment. Det ljusgrå och mörkgrå är järnoxid, de gula delarna har färg av ockra och det röda vaterbordet har samma pigment som Falu Rödfärg – kopparoxid.

Briggens målarmästare Johan Furuvik är medlem ända sedan uppropet på Sjöhistoriska Museet 1995. Johan har en passion för historiska tekniker som marmorering och ådermålning. Arbetar mycket med byggnadsvård – under en rad av år bland annat på Skansen. Håller också i studiecirklar, när bilden togs på Skansen var han på väg till en cirkel i trädslöjd.

Linoljan skyddar träet från fukt och solljus. Pigmenten har valts dels ur rent estetiska, dels traditionella synvinklar. Ytorna på briggen stryks tunt, tunt i minst fem skikt.

Fem liter till skrovet

Visste du förresten, att när och Johan och hans kollegor målade briggen Tre Kronors skrov allra första gången använde de bara fem liter färg? Snacka om tunt lager!

– Men det gick åt ganska mycket penslar, erkänner Johan.

Färgen byggs alltså upp lager för lager. Ytterst bildas ett "offerskikt", som man ska kunna bättra på när ytan slits.

När den här typen av färg utsätts för sol kommer så småningom offerskiktet att börja "krita". Då är det dags att bygga upp ett nytt offerskikt, berättade Johan. Solen är ganska stygg…

De församlade (byggstyrkan, volontärer och några andra) fick se bilder av olika målade detaljer på briggen, och höra målarnas diagnos om vad som måste göras åt dem. Ända sedan sjösättningen har ju hela briggen varit en byggarbetsplats, och det har förstås satt sina spår. Det har droppat lappsalva från riggen ner på relingen, slipningen av däcket har gjort märken i inre vaterbordet, fendrarna har gnagt på bordläggningen och så vidare.

– Man måste helt enkelt göra en underhållsplan för alla målade ytor, sa Erik Nyholm.

– Vad som måste göras och hur ofta. Sedan får man anpassa underhållet efter när det finns tid att göra det, förstås.

Avjoniserat vatten

Kvällens mest spännande samtalsämne var det avjoniserade vattnet, som målarna rekommenderar att vi rengör fartyget med. Många gick och pratade om detta fantastiska på vägen hem.

– Det är nästan som trolleri, sa Johan. Man behöver inget rengöringsmedel, man använder ett sorts aggregat som ger en lätt dimma på den yta man vill göra ren. Sedan låter man det verka en stund, torkar bort smutsen och sköljer med vanligt vatten. Det är inte billigt, men man slipper rengöringsmedel, och det är absolut det mest miljövänliga sättet att rengöra på. Och det blir fantastiskt rent!

Själv undrar jag vad det skulle kosta med avjoniserat vatten på mina fönster… ■

Kerstin Otterstål

Läs mer om avjoniserat vatten på:
http://www.uppfinnaren.com/2005/nr2_05/jonvatt.htm

Segelhantering

I tidigare nummer har jag berättat en del om skrovet och riggen på vår brigg *Tre Kronor af Stockholm.* Nu ska vi se om vi kan få henne att segla också. Då måste vi lära oss att hantera de stora moln av segelduk som kommer att torna upp sig över henne, och hitta var alla distansminuter av tågvirke är belagda på nagelbänkar och i skotstall, vad de ska användas till, varför och hur…

Seglen, föreställer vi oss, är redan *underslagna*, det vill säga fästa på sina platser; Råseglen med *råband* och *råbandsknopar* till det förliga *jäckstaget* på sina rår, förseglen och mellanstagseglen med *litshakar* till sina stag eller lejdare, medan briggseglet är litsat med en litslina till gaffeln och till stormastens akterkant.

Sätta råsegel

Stagsegel och gaffelsegel är ju inte så konstiga. Dem är de flesta av oss ”sneseglare” bekanta med, men det är annorlunda med råseglen. För att sätta dem måste man först lossa *beslagsbanden* som håller fast dem uppe på rårna, och alltså äntra dit (klättra) och ut på rånockarna. Då är det viktigt att rårna är fixerade med styvhalade *brassar* (de tåg som man vrider rårna med), och att de hänger i sina *toppläntor*, (de vajrar som går från rånockarna till masten). Undermärsrån har dock ingen topplänta, utan får sitt stöd i vertikalled av övermärsråns *nedhalare*, som alltså också måste vara styvhalade och belagda. Det är i första hand mastskepparens och i sista hand vakthavande däcksbefäls ansvar att riggen är säker innan någon beordras upp i den.

Gårdingar och gigtåg måste också vara sträckta, så att seglet inte fångas av vinden och skadas när man lossar beslagsbanden. När beslagsbanden är loss ska de som lossat dem äntra ned. Resten av segelsättningen sker från däck.

Seglet sätts genom att man – kontrollerat! – firar ut på gårdingar och gigtåg och halar hem i *skot* och *halsar*. De enda råsegel som har halsar är dock *underseglen, fock* och *storsegel*. Alla andra har bara skot, som i princip kopplar ihop det undre råseglet med det övre till en stor pyramid.

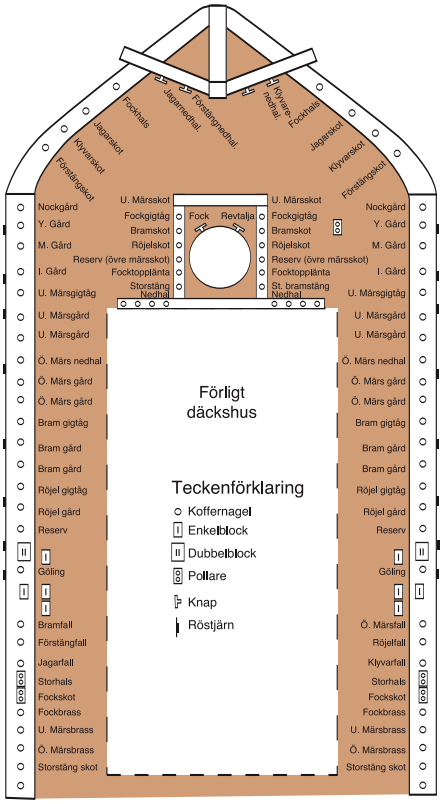
Råseglen sätts i princip i följande ordning:

Undermärssegel
Övermärssegel
Fock/Storsegel
Bramsegel och
Röjel

Stagseglen sätts underifrån och uppåt. Förseglen inifrån och ut. Annan ordning kan dock förekomma beroende på förtöjningsläge och vindförhållanden. Väntar man sig mycket manövrerande efter avgång, kan klyvare och briggsegel vara en lämplig kombination med märsseglen.

Modern och effektiv rigg

Tre Kronor kommer inte – med undantag för vid träning inför och deltagande i The Tall Ships´ Races och liknande tävlingar – att ha en besättning som kan utnyttja hennes moderna och effektiva rigg fullt ut, utan snarare en nyckelbesättning som i första hand uppfyller sjöfartsmyndigheternas krav på så kallad säkerhetsbesättning, men som i övrigt inte kommer att medge segelsättning och bärgning av mer än ett av de tre undre råseglen åt gången. När seglen väl är satta, bör – i måttliga vindstyrkor – de två övre råseglen liksom försegel och briggsegel kunna bärgas och smärre kursändringar som kräver brassning, kunna genomföras med halva nyckelbesättningen, det vill säga ”vakten”.



Ungefär hälften av tamparna att hålla reda på – fördäck, nagelbänkar och skotstall kring fockmasten med platser för där belagt löpande gods.

I det hänseendet kommer hon mer att likna forna tiders handelsfartyg av motsvarande storlek, som just hade en besättning på två befäl och 10-12 man. Men med den styrkan gående vakt om vakt skulle hon kunna segla i månader, och ändå kanske behöva minska styrkan.

Nu får jag inte plats med mera i det här numret, men hoppas kunna återkomma med mera segelsättning senare, och hur det mera praktiskt går till. ■

GÖRAN ROMARE

Vi stöder briggen ”Tre Kronor af Stockholm”

ACNL ELTEKNIK AB
TEKNIK-KONSULT INOM EL- OCH TELESYSTEM

gaudy Stockholm

Tunas Samudera-fakta

Typ:	Brigantin
Löa:	44 m
Bredd:	7,8 m
Stormast:	32,6 m
Byggår:	1989

Tunas Samudera ska segla till 28 länder på drygt ett år

Brigantinen *Tunas Samudera* byggdes 1988 i Lowestoft på brittiska sydkusten. I september året därpå överlämnades fartyget till Malaysiska marinen vid en högtidlig ceremoni i Lumut Perak, Malaysia, med HKH drottning Elizabeth II närvarande.

Malaysias regering grundade en stiftelse som arrangerar Tunas Samuderas ungdomsseglingar. Fartyget har sedan 1990 seglat med malaysiska ungdomar (pojkar) som är intresserade av att pröva på sjölivet. Skolseglingarna arrangeras av civil personal med kontor i Kuala Lumpur, medan själva fartyget drivs och underhålls av marinen, med hemmahamn i Lumut Perak.

Hon ska segla jorden runt och hinna besöka 28 länder. Bland annat ska Tunas Samudera delta i alla tre etapperna i årets Tall Ships´Race i Östersjön. Först i april nästa år är Tunas Samudera hemma i Malaysia igen. Hela resan tar 410 dagar och delas upp i två etapper, med två besättningar.

Vilken resa! ■

KERSTIN OTTERSTÅL

Promenera i Stockholms Sjögård

Ta en härlig promenad i en genuin och levande maritim miljö. Föreningen Stockholms Sjögård har tagit fram en trevlig promenadbeskrivning som omfattar Skeppsholmen, Kastellholmen, Galärvarvet, Djurgårdsstaden och Beckholmen. Här presenteras en rad kända och mindre kända sevärdheter och spännande platser. Dessutom formuleras ett antal framtidsvisioner för området.

Författare till Sjögårdspromenaden är Gustaf Taube med stöd av bland annat Olle Näckman och Hakon Malmborg.

Promenadbeskrivningen finns som pdf på: **www.sjogard.se**. Den kan också hämtas i tryckt form hos Skärgårdsstiftelsen som har sitt kontor i gamla "Högvakten" på Skeppsholmen. Det är första byggnaden efter bron – i "Batteriparken".

Du som vill ha löpande information om Sjögården kan få nyhetsbrevet Hamnkvartersnytt, det kommer ut via e-post var tredje vecka. ■

PER BJÖRKDAHL

Briggen, en förförerska?

FOTO: JOEL ÅSTRAND

Kära dagbok,
Ännu en ensam vecka har gått. Johnny är hos henne nästan varje kväll och när han inte är där tänker han och talar bara om henne. Jo visst, han säger att det är en båt men det tror jag inte på längre. Inte kan väl ett fartyg göra en man så engagerad och drömmande?

Det har pågått i flera år nu, hans förhållande med Briggen. I början var det inte så farligt. Jag kan förstå att en man kan behöva omväxling efter ett långt äktenskap och ärligt talat tyckte jag att det var ganska skönt att slippa honom någon kväll i veckan. Men redan efter några månader hade hans beteende förändrats och nu börjar jag ångra att jag gett mitt tillstånd till förhållandet.

En pinsam historia

Konstigt nog har han ännu inte uppvisat det klassiska manliga tecknet på otrohet; ett ökat intresse för det egna utseendet. Han köper inga nya kläder och går inte på gym. Klippt sig har han inte gjort sedan hösten år 2004 och skägget har han heller inte ansat sedan dess. Hon måste ha en märklig smak när det gäller män, den där Briggen.

Värst med Johnnys besatthet av Briggen är nog ändå att en del goda vänner börjat undra. Senast vi var bortbjudna på middag talade han bara om hennes skönhet och linjer, hennes doft och om hur gärna han skulle vilja tillbringa mer tid i hennes närhet. Karin och Hans skruvade generat på sig när jag kom med en krystad kommentar om "frihet i relationen" och försökte övertyga dem om att vi minsann är lika lyckliga som när vi gifte oss.

Spår av kärlek

Igår när Johnny kom hem betedde han sig extra märkligt. Han tog av sig skjortan redan i hallen och kastade in den i tvättstugan. När jag frågade vad som hänt mumlade han något om färgfläckar. Säkert, tänkte jag, och så fort han gått och lagt sig smög jag ner och rotade i tvättkorgen. Mycket riktigt. På skjortan fanns kladdiga, fläckar som luktade illa. Nu förstår jag exakt hur nära de står varandra, Johnny och Briggen…

En romantisk semester

Jag har nu bestämt mig för att skaffa en egen älskare innan semestern för Johnny har sagt att han ska segla med Briggen. Det låter något det! Han kan gott roa sig med en orutinerad kvinna utan min erfarenhet av navigering och dåligt väder. För egen del har jag bokat en lyxhytt på Ålandsfärjan. ■

Skrivet av Pia Juhlin Åstrand, gift med Johnny Åstrand (ideellt arbetande i bl a Riggruppen och föreningsstyrelsen).

Skeppsredare
Ikea
Outokumpu

Samredare
Elfa AB
NYKLauritzenCool
MAQS Advokatbyrå
Stena Gotthard

Hedersleverantörer
EO Grafiska AB
Båtmässan Allt för sjön
Certex
Dataphone
Dokumentkraft
Engwall & Claesson
Essve
G-Ess Yrkeskläder
Jehander
Kaupthing Bank
Layher
NCC
Planet 11
Rapp Collins Stockholm
Rolls Royce AB
SAAB Transpondertech
Saint-Gobain Abrasives AB
Scania Industri & Marinmotorer
Sjöassistans
Skandiform
Spring Mobil
Statens fastighetsverk
Södermalms Trä
Tibnor AB
Total Design Europe
Victron Energy

Foto: Lars Ekendahl

af Chapman strax efter dockningen. I skrivande stund är hon blästrad och målad med rödbrun rostskyddsfärg.

af Chapman under renovering

Fullriggaren och vandrarhemmet *af Chapman* ligger torrlagd och strippad för totalrenovering i docka på Muskövarvet. Fartyget byggdes 1888 och har det enda bevarade större järnskrovet från 1800-talet.

Den 12 april företogs i Sällskapet af Chapmans regi och i samarbete med Maritim Kultur en utflykt med buss och privatbilar till varvet och skeppet. Flertalet av de närmare 100 deltagarna var medlemmar i eller anhöriga till medlemmar i Föreningen Briggen. Efter ärtlunch orienterades om projektet av August Böttiger, vd för totalentreprenören Wårö Stål AB, som anlitar ett dussin underentreprenörer. Deltagarna vandrade runt det mäktiga skrovet på dockans avsatser. Skrovet är färdigblästrat med nytt ståldäck under montering. Blästringen har fördröjt projektet; dubbelt så mycket sand gick åt. Färg och sand vägde över 400 ton.

En helt ny inredning för vandrarhem byggs. Omsorg läggs på ett garanterat rostskyddat däck. Skeppet planerades ursprungligen vara på plats i Stockholm till The Tall Ships´ Races i slutet av juli men tidpunkten har förskjutits. Staden är huvudman och bekostar ombyggnaden, 85 mkr enligt anbud. Stadens projektledare redogjorde för delprojekten. Det är kvalitet i alla åtgärder. Kalle Ring, välkänd för många briggenvänner, orienterade om riggen.

Sammantaget en mycket lyckad utflykt i vackert vårväder. ■

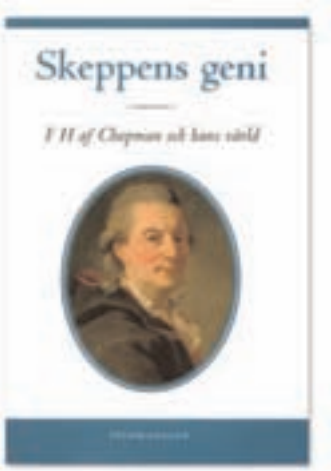
Staffan Hansson,
Sällskapet Maritim Kultur

Jan Linder:

Skeppens geni,

F H af Chapman och hans värld

Över 200 sidor i presentboksutförande med hård pärm och många illustrationer.



I boken presenteras lättfattligt i korta avsnitt Fredrik Henrik af Chapman, ett av alla tiders största universalsnillen. Han som lade grunden för vetenskaplig skeppsbyggnad, lanserade grova kanoner på små fartyg, rekordsnabbt byggde linjeskepp i Karlskrona och med sina byggnader på varvet och sitt lantställe Skärva skapade förutsättningar för att staden skulle förklaras som världsarv.

I en bilaga till boken får vi följa järnfullriggaren *af Chapmans* märkliga historia, uppleva äventyrliga färder på världshaven och veta hur det gick till när Transatlantic tog över. Därefter kom Kungl. Flottan med skeppsgossekåren in i bilden och hon blev också ett omistligt blickfång i vattenvyernas stad och är just nu föremål för välbehövlig totalrenovering.

Boken kommer att finnas för försäljning på Sjöhistoriska museet och Marinmuseum i Karlskrona. Pris c:a 200 kr. ■

VÄSTERMALMS TRAFIKSKOLA

Trafikskolan på Kungsholmen
Arbetargatan 22
T bana Fridhemsplan
Tel: 08 652 56 06

Testlektion bil 70 min 395:-

Vi utbildar för Mc, Personbil, Personbil m släp

SÖDERMALMS TRAFIKSKOLA

Trafikskolan på Södermalm
Blekingegatan 63
T bana Slussen
Tel: 08 641 02 04

www.vastermalmstrafikskola.com

FOTO: PER BJÖRKDAHL

PROFILEN

MARIE ELDIN

Maries hemliga last

Har du ringt till Föreningen Briggen nån gång? Ändrat adress, anmält dig till ett möte – då är det för det allra mesta Marie du har haft i andra änden av luren.

Marie Eldin började på Briggen på våren 2005.

– Då var läget ganska hysteriskt, minns Marie. Bara några månader kvar till sjösättning och tusen saker som skulle hinnas med.

– Men det gick ju vägen, tack vare ett fantastiskt bra jobb av både anställda och frivilliga!

Just nu sitter Marie med administrationen av i runda slängar 8 000 aktieteckningar som ska registreras på sina rättmätiga ägare. Briggen Tre Kronor ABs nyemission gick ju lysande och hanteringen av allas investeringar måste ske minutiöst! Det blir en hel del telefonsamtal med nya och gamla aktieägare för att reda ut överlåtelsefrågor, komplettera personuppgifter och annat. Registret är Maries skötebarn.

Efter 19 år på ICAs reklamavdelning, i skiftande roller, stannade Marie upp och frågade sig själv: Vad gillar jag att göra? Vad är jag bra på?

– Jag insåg att det jag gillar bäst är administration, att se till att det är ordning och reda. Jag kan vara noggrann intill petighet när det behövs.

Samtidigt bestämde hon sig för att förverkliga en gammal dröm – att få ha en egen liten butik. Det blev "BÅDE OCH". Namnet valde hon för att inte begränsa sig till någon särskild bransch. Hon hittade en butikslokal i närheten av Odenplan.

– Jag jobbade förmiddagar på ICA, och stod i butiken på eftermiddagarna och helger. Butiken blev en självklar mötesplats för nya och gamla vänner. En fika och lite social gemenskap. En kul tid - men jag var nog bättre på att köpa än att sälja… Jag drev den i fem år, men sedan fick den flytta hem till vår källare.

Första ögonkastet

Det var i butikslokalen, en före detta sybehörsaffär, som Marie mötte Knapparna. Affärens lager av knappar, i olika färger, former, material och storlek – det blev kärlek direkt!

– Sedan dess har jag samlat på knappar. Jag har ungefär 800 000 knappar hemma idag, en hel vägg full med knappar i rör. Och en hel del till i lådor, mer osorterat. Jag köper alltid knappar om jag är ute och reser. Det finns så vackra knappar! Av en del gör jag smycken, som ringar och halsband.

– Jag har fortfarande en del gamla kunder som kommer och köper knappar. Nuförtiden är det många som handlar kläder på second hand, och där kan ett knappbyte snabbt förändra karaktär på plagget. När man byter knappar på sin kappa, jacka eller klänning så får man ett helt nytt plagg.!

Förutom knapparna är Marie intresserad av bland annat konst, inredning och film. Ibland drabbas hon av akut skaparlust och börjar måla, men det är inte alltid lusten håller i sig. Marie har en del påbörjade tavlor och halsband hemma…

Västkustminnen

Ett ständigt motiv är havet. Marie tillbringade sina barndoms- och tonårssomrar i Smögen på Västkusten.

– Klipporna, saltvattnet, träbåtarna i hamnen, dofterna, ljuset, det är så otroligt vackert! Och Skeppsholmen är nästan lika fint, tänk bara att kunna åka färja till jobbet!

Marie vill gärna skicka med en vårhälsning till alla medlemmar:

– Det jag uppskattar allra mest med att jobba på Briggen, förutom att det är ett helt unikt och spännande projekt, är att de allra flesta som hör av sig är så positiva. Det är ytterst sällan någon är missnöjd eller klagar på något.

– Jag skulle verkligen vilja ägna mer tid åt medlemmarna, säger Marie. Men det kanske blir lite tid över när jag är klar med de här aktierna…■

KERSTIN OTTERSTÅL

Gå gärna in på Maries hemsida www.badeoch.se

Vi stöder briggen ”Tre Kronor af Stockholm”

BJURFORS & THÖRNER
SJÖSÄTTER NYA BOSTADSRÄTTSFÖRENINGAR

SÖDERMALMS TRÄ

Layher®
Mer möjligheter. Ställningssystemet.

CLAVIUS
THOMAS JOHNSON IDÉ&FORMATELJÉ AB

dataphone
Datanät och telefoni för företag

DECERNO
- pålitliga systemlösningar

Engwall o. Claesson AB

SAINT-GOBAIN
ABRASIVES

SCANIA
Industri- & Marinmotorer

G-ESS®
BRANDS AT WORK

spring MOBIL

JEHANDER
HEIDELBERGCEMENT Group

B POSTTIDNING

SVERIGE
PORTO
BETALT

SISTA ORDET

THOMAS FLINCK, ORDFÖRANDE I STYRELSEN FÖR BRIGGEN TRE KRONOR AB

Kulturellt – kommersiellt – ideellt! En attraktiv kombination!

Drömmen om att färdigställa en äkta brigg håller på att förverkligas. Vi har en seglande brigg i sikte!

Många kulturella och ideella projekt har startats med en liknande ambition – att bygga upp något, att se ”bygget” förverkligat. I vårt gemensamma projekt uttrycktes tidigt också målet att ”hon ska segla i hundra år”.

Under byggtiden har många diskussioner förts om hur vi långsiktigt ska kunna driva verksamheten med och kring skeppet – hur ska verksamheten se ut? Diskussioner som förts bland anställda och volontärer bland annat i byggstyrkan, bland guider, i föreningsstyrelsen och bolagsstyrelsen. Många frågor har ställts; hur får vi ekonomin att gå ihop? Hur ska skeppet användas? Kan man kombinera ideellt och kommersiellt? Hur ska vi värna det maritimt kulturella? etc. Det har varit spännande diskussioner, ibland spända, ofta livliga, och för det mesta vitaliserande.

Jag har sett det som bolagsstyrelsens främsta uppgift att arbeta fram en modell som säkerställer en ekonomisk bärkraft på kort och lång sikt. Samtidigt har frågan varit hur vi ska kombinera det ideella arbetet med det kommersiella, och det maritimt kulturella med det affärsmässiga.

Ett gemensamt arbete mellan Föreningen och Bolaget kring dessa frågor har nu pågått några år. Efterhand har vi allt klarare sett att vi kan dra verkliga fördelar genom att på ett tydligt sätt kombinera det ideella med det kommersiella. Verksamheten kring rekrytering och utbildning av en besättningspool är ett sådant exempel. Det marimt kulturella får en naturlig plats exempelvis då vi inte ger avkall på kvalitet i bygget eller att vi ska segla skeppet på ett traditionsenligt sätt – vi låter de aspekterna bli en attraktion för våra samarbetspartners, och de får ett kommersiellt värde.

Jag är glad och stolt över att vi har ett så starkt varumärke i briggens kvaliteter; i hantverket, traditionen, engagemanget. Det ger en unik position och ett värde utöver det rent kommersiella.

De värden som ligger i att kombinera det ideella och kulturella med det kommersiella bör vi vidareutveckla och lyfta fram. Där har vi den stora möjligheten att långsiktigt bli en unik samarbetspartner för intressanta företag och andra organisationer. Låt oss bygga vidare på ett gott samarbete mellan Föreningen och Bolaget – mellan volontärer och anställda! ■

THOMAS FLINCK