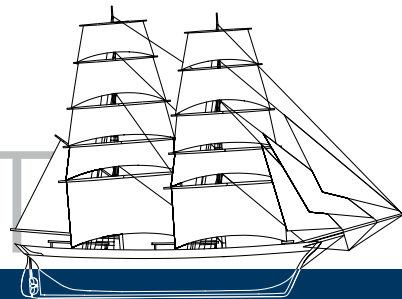


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAREN 2011



Segla i sommar!
Briggen i Mälaren
Eric Nordevall II
Livet ombord
Årets Mollystipendiat
Briggar i världen



Dikt bidevind

*Tre Kronor af Stockholm utanför
Visby sommaren 2010.*

FOTO: GUNNAR BRITTSE/WINDPOWERPHOTO



Glad sommar alla briggvänner!

Ni skulle bara veta vilket fantastiskt jobb våra volontärgrupper gör!

– Rigg-gruppen kan briggens rigg innan- och utantill, eftersom de faktiskt har tillverkat det mesta av den från början. De såg till att vårriggningen löpte på fint, och utför enastående hantverk när riggdelar eller andra ting behöver repareras eller bytas ut.

– Öppet skepp-gruppen gör ett jättejobb med alla visningar, guidningar och mässor. De har även tagit fram ett nytt utbildningsmaterial, en guidehandbok, som nya medlemmar i gruppen får plugga sig igenom. Och vid senaste båtmässan värvade gruppen en hel del nya medlemmar i vår stiliga monter.

– Klubbmästeriet har kommit igång med de trevliga Briggmåndagarna. Förutom trevlig samvaro kommer spännande och intressanta föreläsare till oss. Se till att vi har en uppdaterad e-postadress till dig så vi kan skicka inbjudningar den vägen.

– Besättningsvolontärerna jobbar också på enligt planerna, både vad gäller underhåll och segling.

Flera av grupperna har utökats med nya medlemmar, men den grupp som ropar mest efter fler arbetande deltagare är klubbmästeriet. Du som vill hjälpa till vid briggmåndagarna, hör av dig till styrelsen@briggentrekronor.se.

Sen sist har vi haft årsmöte i föreningen. Vi är mycket glada över vårt nytillskott i styrelsen, Lisa Wermelin, som dels är uppvuxen i båtvärlden och dels arbetar med ungdomar i Stockholms Segelsällskap och vill göra det i vår förening också. Precis vad föreningen behöver! Att resten av styrelsen också fick förnyat förtroende att fortsätta en mandatperiod till är jag särskilt nöjd med. Det blir en god kontinuitet i styrelsearbetet när ledamöterna har lärt känna varandra och jobbar bra ihop – det tror jag att föreningen också mår väldigt bra av.

Bolaget har utökat samarbetet med Marina läroverket. Ett antal duktiga och mycket intresserade praktikanter har varit med sedan vårrustningen och kommer att få eftertraktad sjötid ombord under hela seglationssäsongen. Just sjöpraktik och utbildning ombord var en av våra grundares viktigaste visioner.

Nu ser vi fram emot en härlig sommar med mycket segling! Om du inte har bokat din segling ännu finns det platser kvar på både långa och korta turer med världens vackraste brigg – Tre Kronor! Framåt hösten ska vi ordna några sköna medlemsseglingar också. När man är ensam på havet och vinden friskar i, det är då briggen visar vad hon går för!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor

Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.



7 JUNI

OBS, Inställd på grund av
fullbokade lokaler:

Programmet flyttat till 5 september!

4 JULI

Sill och potatis,

Dessutom tittar vi på årets "Scarlet Sails"
via youtube.

1 AUGUSTI

Mat och umgänge.

5 SEPTEMBER

Vrak och fornlämningar mitt i stan.

Jim Hansson, dykande marinarknolog från
Sjöhistoriska Museet berättar och
visar bilder.

3 OKTOBER

Naturfotograf Hans Gustafsson
visar bilder från Svalbard.

Missa inte detta!

Tre Kronor af Stockholms förlaga Gladan
gjorde flera expeditioner i dessa farvatten
på 1800-alet.

7 NOVEMBER, 5 DECEMBER

Program kommer senare.

KALENDARUM

FÖRETAG UNDER SEGEL

Augusti

Flygning med DC-3:an Daisy
25 augusti

September

Segling. Datum annonseras senare.

Oktober

Nätverksfrukost med Peter Wallenskog
27 oktober

Med reservation för ändringar.

Se hemsidan www.briggentrekronor.se
för aktuellt program.

Målet med Briggen Tre Kronors affärsnätverk
är att bidra till ditt företags utveckling genom
att erbjuda en väl avvägd blandning av
nätverksseglingar, seminarier och evenemang
kombinerat med samhällsnytta.



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDA-
HÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS
MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL).



Boka din drömsegling nu!

Tre Kronor af Stockholm till havs väster om Gotland, sommaren 2010.

På våra långseglingar kan du välja att leva livet i din egen takt eller – om du vill – ingå i besättningens vaktgång. Det betyder att om du tillhör 4 – 8 vaken blir du "purrad" (väckt) 03.45 för att infinna dig på bryggan klockan 04.00. Många tycker den vakten är häftigast, att se den nya dagen gry till havs, under råsegel och stadig gång!

FOTO: GUNNAR BRITTSE/WINDPOWERPHOTOS

I sommar finns det ett antal trevliga långseglingar utmed Sveriges kust att välja på. För första gången seglar vi också längre norrut i Kattegatt och besöker Marstrand, Bovallstrand, Varberg och Kattegatts pärla Anholt. Vill du bara segla lite kortare finns ett antal halvdagsturer och minikryssningar inlagda på vår bokningssida. I augusti finns det några platser kvar på en kryssning i Stockholms ytterskärgård – se nedan. Säsongen avslutas i november med "Frostseglingar". Dessa återkommer vi med information om senare.

Långseglingar med Tre Kronor af Stockholm juli och augusti 2011

Segla hem från Almedalen

Visby 11/7 kl. 12.00 → Oskarshamn 12/7 kl. 13.00, pris: 1 950:-

Segla till Victoriadagarna och passera Blå Jungfrun

Oskarshamn 13/7 kl. 09.00 → Borgholm 13/7 kl. 17.00, pris: 1 450:-

Upplev gryning till havs på vägen till Östersjöfestivalen

Kalmar 19/7 kl. 12.00 → Karlshamn 20/7 kl. 12.00, pris: 1 950:-

Vi stryker tätt intill Hanö och rundar södra Sverige

Karlshamn 23/7 kl. 12.00 → Helsingborg 25/7 kl. 10.00, pris: 3 900:-

Havssegling på Kattegatt och strandhugg på Anholt

Helsingborg 27/7 kl. 18.00 → Marstrand 29/7 kl. 15.00, pris: 5 850:-

Segla i västkustens skärgård

Bovallstrand 6/8 kl. 10.00 → Varberg 7/8 kl. 12.00, pris: 1 950:-

Vi rundar södra Sverige och går till Österlens pärla

Varberg 10/8 kl. 12.00 → Simrishamn 12/8 kl. 12.00, pris: 3 900:-

Varma kojensegling hem till Stockholm

Simrishamn 16/8 kl. 12.00 → Stockholm 19/8 kl. 12.00

Denna segling är vid Briggenbladets pressläggning inte detaljplanerad men kommer med största sannolikhet att bli en "varmakojensegling" i tre dygn, pris: 5 800:-.

Priserna är per person med alla måltider och inklusive moms.

Mer information och bokning www.briggentrekronor.se

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Visst kan man segla under Öresundsbron! I sommar har du chansen.

Temasegling i ytterskärgården

Helgen den 27 - 28 augusti seglar vi i Roland Svenssons och Sven Barthels kölvatten. Beroende på vindens förutsättningar kan platser som Björkskär, Stora och Lilla Nassa och med lite tur även Gillöga siktas. Roland Svensson-biografen Ulf Sörenson och Sven Barthel-biografen Tom Roeck Hansen deltar på kryssningen. Pris: 3 800:- Anmälan senast 14/6. Programblad finns på hemsidan för nedladdning: Specialsegling i Barthels och Svenssons kölvatten.





Segling för vattnet i Mälaren

I mitten av maj månad seglade briggen under några veckor i Mälaren. SEB bjöd in gäster ombord för att uppleva briggsegling. Många tog en närmare titt på miljön under ytan och deltog i konsten att ta vattenprover.

Tre Kronor af Stockholm lade till vid städer som Mariefred och Västerås och som synes utanför Drottningholms slott. Vattenprover togs på olika platser i Mälaren.

– Vi tog proverna från däck och från den fina skeppsbåten, berättar Olof Cerne, ansvarig för många av briggens miljöprojekt. Vattenprovtagning levandegör vattenmiljöfrågorna på ett konkret och bra sätt. Ofta ser man bara den vackra ytan och tänker inte så mycket på vad som händer under ytan. Men när man blir påmind så förstår alla hur viktigt rent vatten är för oss. Mälaren är dricks-vattenrätt för 1,5 miljoner människor.

Praktikanter ombord

Olof och gymnasieelever från Marina Läroverket, som praktiserar ombord just nu, visade gästerna hur man tar prover och mäter syrehalten. Med en bottenhuggare tar man upp sedimentprover och när de siktas upp-dagas både sand, stenar och djur. Med vattenprovtagaren tar man prov från olika djup. Många tyckte det var spännande att använda utrustningen och se hur den fungerar.



Briggens miljöchef Olof Cerne demonstrerar hur bottenhuggaren fungerar.

Mälaren har ett stort avrinningsområde, med städer, jordbruk och industrier. Historiskt har det förekommit stora utsläpp, Mälaren var länge kraftigt övergödd, områden med döda bottenar bredde ut sig och gift-halterna i fisk var höga. 1969 kom en miljöskyddslag och sedan 70-talet har mycket gjorts för att förbättra Mälaren. Reningsverk och anlagda våtmarker har minskat utsläppen av näringsämnen.

FOTO: THEO FÖRBERG

– Syremätning kan berätta mycket. Näringsämnen ger tillväxt av alger. När algerna dör sjunker de till botten, bryts ner och förbrukar syre. Vi hade inga låga syrehalter vid våra mätningar vilket var glädjande. Våra mätningar är dock ögonblicksbilder och vårt egentliga syfte med mätningarna är att eleverna ska lära sig utrustningen och att vi ska få igång diskussioner. Det är länsstyrelsen och vattenmyndigheten som framförallt har koll på vattenkvaliteten, berättar Olof vidare.

På rätt väg

Att Mälarens vatten är på rätt väg och att åtgärderna fungerar är glädjande. Det har inte kommit gratis men rent vatten är värt oerhört mycket. Det gäller ju även Östersjön och i Stockholms skärgård där vi har stora områden med döda bottenar på grund av syrebrist. Stora insatser görs av Sverige och andra länder men det går tyvärr långsamt. Och nu ser vi hur stora djurindustrier i andra länder släpper ut enorma mängder näringsämnen – något man kan tänka på när man som konsument vill äta billigt kött.

Briggen *Tre Kronor* arbetar på olika sätt för en hållbar utveckling i Östersjöområdet. För vår egen verksamhet är vår matpolicy ett exempel vilken innebär att vi använder mycket ekologiska och klimatsmarta råvaror till (den mycket goda) maten som serveras ombord. ■

LINDIS HOLMBERG



Anna de Jong med vattenprovtagaren.



Hugo Nordstrand, Joel Broman och Theo Förberg bittar något i sedimentet.



Vår fina skeppsbåt kom till flitig användning vid provtagningarna.



SEB-kontoren Mariefred, Strängnäs. Segling 13 maj.



Slamtömning, tidig morgon i Västerås. "Mälaren utsätts för många onödiga utsläpp bland annat från båttrafiken. Om toalettavfallet tas omhand på rätt sätt blir det till nyttig biogas istället"



Sedimentprovtagning med bottenbuggare.



Hugo Nordstrand visar sedimentprov för några gäster.

Rigg- och underhållsgruppens besök vid bygget av

hjulångaren Eric Nordevall II

i Forsvik i Västergötland

Fjorton personer ur riggruppen reste per bil helgen 14-15 maj 2011 så långt man i södra Sverige kan komma bort från de sju haven. Till Forsvik som ligger vid Göta kanal mellan Väneren och Vättern några mil norr om Karlsborg.

Målet för vår resa var ett studiebesök vid bygget av en replik av ett 1800-tals fartyg. På motsvarande sätt som Tre Kronor byggdes som en replik av ett annat 1800-tals fartyg, briggen *Gladan*. Men vid Forsvik byggs inte ett segelfartyg, utan en hjulångare! Framdrivet av en ångmaskin.

Vi fick en förnämlig guidning av projektledaren Patrik Zimonyi både på och under däck samt i den byggnadshall där fartygets byggts. Vi blev även bjudna på en tur på sjön utanför varvet i ångslupen Forsvik, manövrerad av Wega Thelander. I aktern vajade den tidiga Svensk-Norska unionsflaggan. Vi fick även se prov på vad man kan åstadkomma på Forsviks bruk, bland annat salutkanoner. Rigg-gruppen tyckte att *Tre Kronor af Stockholm* saknade sådan varför en insamlig hastigt genomfördes för inköp av en pjäs som doneras till *Tre Kronor*.

Sent på eftermiddagen bröt vi upp från Forsvik och åkte vidare till Karlsborg för inkvartering över natten strax utanför Karlsborgs fästning som en gång utgjorde centrum för rikets kärnförsvaret. Dit skulle

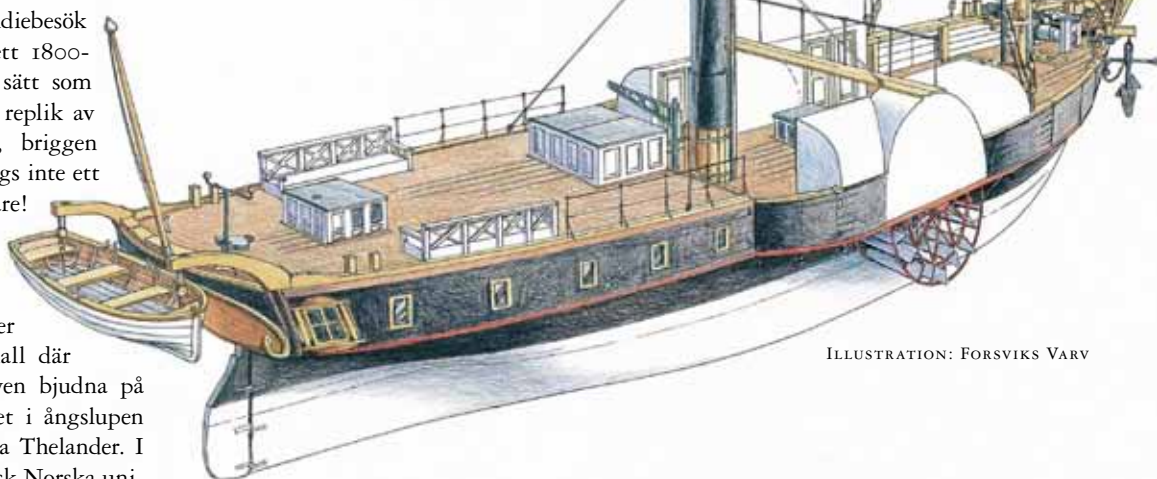


ILLUSTRATION: FORSVIKS VARV

kung och regering evakueras tillsammans med rikets guldreserv i händelse av ofärd.

Söndagen ägnades bland annat åt att bese Göta kanal-slussarna i Berg. Vi avslutade dagen med ett besök på det nya flygvapen-museet vid Malms flygfält i Linköping.

Ett stort tack till arrangören av helgut-flykten, Björn Mellström från riggruppen.

Om Forsvik

Forsvik ligger vid Göta kanals högsta punkt mellan Väneren och Vättern. Forsviks bruk har anor från 1400-talet, och är i sig värt ett besök. Här har funnits järnbruk, gjuteri, smedja, kvarn, träsliperi mm. Och ett litet varv. Läs mer om Forsviks bruk: www.forsviksbruk.se.

Om Eric Nordevall I

Originalfartyget *Eric Nordevall* byggdes i Norrköping och sjösattes 1836, dvs 20 år före Briggens föregångare *Gladan*. Den utrustades med två så kallade balansångmaskiner om 17 hästkrafter vardera, byggda på Motala verkstad. På den tiden fanns inte propeller utan man kopplade ångmaskinen till stora skovelhjul vid sidan av fartyget, varför fartygstypen fick benämningen hjulångare. Maxfarten var ca 7 knop vid 28 varv i minuten. Fartyget var ca 29 m långt och 6,5 m brett. För att maximera lastförmågan vid gång i trånga kanaler byggde man ut bredden på skrovet men med en tillsnörpning i mitten där skovelhjulen var placerade. Skrovet fick på så sätt formen av en fiolåda,

FOTO: FORSVIKS VARV



Sjösättningen i juni 2009.

ovanifrån sett. Typen av fartyg kallades därför fiolångare. *Eric Nordevall* gick på Göta kanal mellan Göteborg och Stockholm med både last och passagerare. Det fanns några små hytter och en enklare matservering. Fartyget fick namn efter Eric Nordevall som var bergsmekaniker och ledande vid byggnad av Göta kanal.

År 1856 gick *Eric Nordevall* på grund vid ön Jungfrun i Vättern och kom inte loss för egen maskin. Alla passagerare och lasten kunde dock bärgas. Eric Nordevall drogs senare loss men sjönk efter en kort färd och hamnade på 45 m djup. Spekulationer påstår att grundstötningen var avsiktlig för att få loss försäkringspengarna. Fartyget hade snabbt blivit gammalmodigt och oekonomiskt i drift. Det slukade stora mängder bränsle ved på grund av den ålderdomliga och ineffektiva ångmaskinen. Vraket fick

FAKTA OM ERIC NORDEVALL II

Typ: Hjulångarfartyg (fioltyp, indragna skovelhjul)
Antal spant: 58 spant av ek
Längd: 28,6 meter
Deplacement: 150 ton
Största bredd: 6,95 meter
Bordläggningbredd vid hjul: 4,3 meter
Djupgående: 1,9 meter
Maskin: Två balansångmaskiner om vardera 17 hk
Marschfart: ca 7 knop
Passagerare: ca 80 st
Klassning: Enligt Sjöfartverkets regler för kustfart
Bordläggning: Ek på ek.

Hur drivs projektet?

1995 startades projektet med att bygga Hjulångaren Eric Nordevall II och till dags dato har ca 200 personer arbetat på fartyget. Utbildning i maritimt hantverk har bland annat bedrivits tillsammans med Trätekniskt Centrum i Tibro, Hantverkscentrum samt Arbetsförmedlingen. Finansieringen har skett med hjälp av huvudsponsorer, sponsorer, bidragsgivare och medlemmar. Hittills har projektet kostat och blivit finansierat till 73 miljoner kronor. Totalt kommer kostnaden att uppgå till 75 miljoner kronor. Fartyget byggdes i varvshallen och vid bryggan inom Forsviks Bruks område. Ångpannan har tillverkats i Karlskrona på Kockums Varv och ångmaskinerna har färdigställts och monterats på Motala Verkstad.

ligga kvar och återfanns först på 1980-talet av amatördykare. Det har blivit uppmätt och uppritat. Planer finns på att bärga fartyget för att ställas ut i Motala.

Om Eric Nordevall II

Det är nog få som känner till att det sedan 1995 har pågått ett bygge av en replik av detta en av Sveriges första ångfartyg – *Eric Nordevall*. Kanske beror det på att bygget har ägt rum i inlandet, i Forsvik, en bra bit från de sedvanliga hamnarna. Skrovet är byggt av ekbord på ekskant. *Eric Nordevall II* sjösattes i juni 2009. Man fick då riva stora delar av kortväggen på den byggnad där fartyget blivit inbyggt. En replik av den unika ångmaskinen byggdes på Motala verkstad, samma verkstad som byggde originalet 175 år tidigare. Som grund har man haft originalritningarna som förvarats på Tekniska museet. Modellerna till gjutformarna gjordes i Forsvik som kan stödja sig på en gammal gjuteritradition. Ångpannan har tillverkats i Karlskrona på Kockums. Den är också unik i det att det är en nitad konstruktion. Det krävdes mycket nyinlärning och övning för att få ihop ångpannan så att den skulle kunna bli godkänd för 0,8 atm övertryck. Projektet har hittills kostat ca 80 miljoner kronor. Finansieringen har skett via sponsorer, delägarskap etc. Man lär vara skuldfri!

Eric Nordevall II ska göra en Ericsgata utmed Göta kanal under augusti 2011 till Stockholm via Södertälje kanal för att döpas av Kronprinsessan Viktoria den 29 augusti. Man måste lägga upp vedlager utefter färdvägen för att klara resan. Så småningom kommer man att kunna boka kanalfärd mellan Stockholm och Göteborg.

Mer info om bygget:

www.nordevall.com/
och Ericsgatan:
www.ericsgata.com

Vid pennan: ALLAN TOOMINGAS

Bilder: FÖRENINGEN FORSVIKS VARV,
ALLAN TOOMINGAS OCH BENGT-ARNE
DAGNELL (MED IPHONE)



Som träfartygsbygge har Eric Nordevall II många likheter med Tre Kronor af Stockholm.

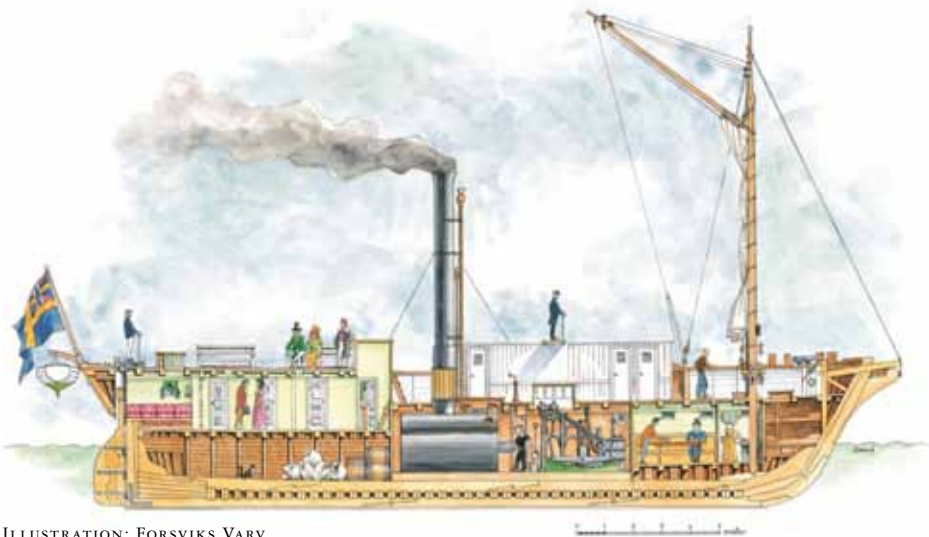


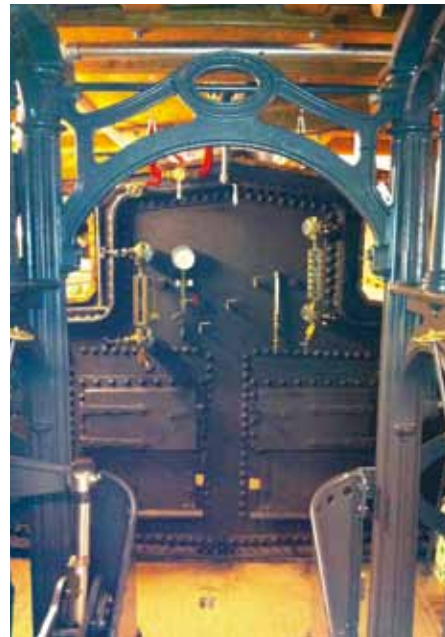
ILLUSTRATION: FORSVIKS VARV



Bengt-Arne med salutkanonen, läs mer på sid 15.



Eric Nordevall II har till skillnad från Tre Kronor af Stockholm kopparförbydring (påspikade kopparplåtar för skydd mot beväxning under vattnet).



*Eric Nordevall II*s maskineri är en sevärdhet i sig. Allt återskapat efter originalritningarna. Dessutom klassat och godkänt för drift. Ovan syns den nitade ångpannan.



Gruppen bjöds på en oförglömlig tur med ångslupen "Forsvik", på bilden till vänster vår guide projektledaren Patrik Zimonyi.



Gerda, målad på glas av marinmålaren Carolus Ludovicus Weyts (1828-75), i Antwerpen 1870.

Gerda – den sista briggen i svenska handelsflottan

Mellan 1848 och 1922 var mer än 25 segelfartyg med namnet *Gerda* registrerade i Sverige – jakter, slupar, galeaser, skonserter, briggar och barkar. Men den *Gerda* – snaubriggen som lämnade Brodins varv i Gävle 12 juni 1869, på sin jungfrusegling till Grimsby, har blivit mer känd än alla de andra tillsammans

Den första seglingen blev den längsta

Gerda sjösattes 28 oktober 1868, efter cirka 100 dagars byggtid. Fartygets skrov mätte 110,3 x 27,6 x 11,5 fot – jämförbart med *Tre Kronors*. Det hade byggts på cirka 100 dagar, mestadels med handverktyg. Riggning och utrustning pågick sedan fram till den 12 juni 1869 då *Gerda* och tre andra briggar samtidigt uppges ha lämnat Gävle, med kurs mot Grimsby. Fartyget hade kostat 36 000 riksdaler och nu skulle det tjäna pengar åt sina 18 ägare. *Gerda* var lastad med 80 ton stångjärn och 500 m³ plankor. Trots att befälhavaren Thorbjörnson ska ha gjort en avstickare till nya hemmaham-

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

nen Mollösund berättas det att *Gerda* kom före de andra till Grimsby på englands östkust. Efter en månad i hamn var det dags att gå med stenkol, ner genom kanalen, över Biscaya, in i Medelhavet, hela vägen upp till Svarta havet och vidare 100 M (nautiska mil) uppför Donau till Bräila, där lasten lossades. Sedan fylldes rummet med vete. Korta stopp gjordes i Konstantinopel och Valetta på Malta, innan fartyget kom fram till Marseille 31 januari 1870. Efter en månad sattes kursen mot Sète där 265 ton vin och

styckegods, värt nästan dubbelt så mycket som fartyget, lastades. Seglingen gick nu vidare till Stockholm. Med en genomsnittsfart på 3 knop tog resan 42 dygn.

Efter en månad i huvudstaden gick *Gerda* till Antwerpen med järn och trä. Här beställdes fartygsporträtt hos marinmålaren Weyts och sedan bar det av igen. År 1870 var det lätt att få frakter och resorna fortsatte: Göteborg – West Hartlepool – tillbaka till Göteborg – West Hartlepool – Swinemünde – Landskrona, där *Gerda* till slut frös fast och tillbringade vintern 1870-71. Jungfruseglingen hade pågått i ett och ett halvt år och mer än väl motsvarat partrederiets förväntningar.

Nio man från Orust och en från Tjörn

Hela besättningen, utom en jungman, kom från Orust. Ombord fanns förutom befälhavaren Johan Thorbjörnson en styrman, en konstapel, en matros, tre jungmän och en kock. Dessutom

timmermannen Johan Eliasson och båtsmannen Olof Eliasson, från Morlanda. Briggen *Tre Kronor af Stockholms* båtsmans, Robin Eliasson, familj har sina rötter i samma del av Bohuslän – forskning pågår för att kartlägga eventuella släktband!

Det var bara under de första åren *Gerda* hade tio man ombord. Besättningen minskade gradvis i antal, till att mot slutet bara vara sex - sju man. Det hände dock att befälhavarens hustru och barn arbetade ombord utan att vara upptagna i någon manskapsrulla.

Under sina år som fraktskuta hade *Gerda* sex olika hemmahamnar: Mollösund och Huseby på Orust, Råå, Malmö, Göteborg och Pataholm och sju olika skeppare. Besättningarna rekryterades ofta bland släktingar och vänner, eller i de hamnar där fartyget låg upplagt över vintern – Göteborg, Helsingborg, Lysekil, Perth, Halmstad, Malön, Uddevalla, Wismar, Pataholm, Visby eller Stockholm. Det fanns verkligen alla sorters människor ombord. En skeppare spelade ofta religiösa sånger på fiol, en annan drack gärna brännvin och i ett brev hem 1926, klagar jungmannen Bengt Lidman "folket är ovanligt hyggligt, men det sorgliga är, att så många är kommunister". Den oskrivna regeln på fartyg, att inte diskutera religion och politik, verkar inte ha gällt ombord på *Gerda*.

Segling under växlande konjunkturer

Det blev ytterligare några enstaka långresor till Oran för att hämta korn till Dunkerque, till Madeira med kol, till Gibraltar med plankor, någon gång från Cadiz och flera gånger från St Ybes (Setúbal), med last av salt. Lönsamheten i långseglingarna blev så småningom lägre. *Gerda* kom mer och mer att gå med stångjärn, pitprops, bräder och splitved från Sverige till England, där hon fick kol och koks, i retur. Salt, tegel och lera var andra frakter. När det gick som bäst un-

der de första åren kunde *Gerda* ge en årlig utdelning på upp till 30-40% av insatt kapital, men i mitten på 1870-talet kom en lågkonjunktur som varade i närmare 20 år. Det hände flera gånger att det inte blev någon utdelning alls, men det tycks bara vara ett år – 1885-som *Gerda* låg upplagd hela året.

Konjunkturerna växlar. År 1911 såldes fartyget för 8 750 kr. De nya redarna kunde nöjda plocka ut en nettovinst på 7 011 kr redan året därpå. Under första världskriget ökade fraktraterna dramatiskt och *Gerda* drog 1917 in ett netto på 20 052 kr, trots att hon så när stuckits i brand av en tysk zeppelinare och tvingats till väntetid i Kalmarsund, för att gömma sig från torpedbåtar. Några trodde att krigslönsamheten skulle hålla i sig och 1919 köpte bröderna Millar i Göteborg briggen för 60 000 kr. Vinsterna uteblev emellertid och tio år senare såldes *Gerda* för bara 5 500 kr.

Så sent som 1921 gjorde *Gerda* sin sista tur över Nordsjön för att hämta koks i Grangemouth. Sedan gjorde briggen enbart seglingar på Östersjön, men det var här som hon råkade ut för sitt kanske märkligaste äventyr.

Gerda – Östersjöns Mary Celeste

När *Gerda*s siste skeppare Pehr Ohlsson och de andra partredarna köpte briggen 1923 var priset endast 8 000 kr. Redan 1926 hade fartyget dragit in mer än hälften av köpeskillingen, men 1927 skulle komma att bli ett otursår. *Gerda* hade tidigare varit med om flera rigghaverier i hårt väder och att rädda nödställda och drunknande men ingen anade vad som skulle hända när briggen i juli seglade söderut över Ålands hav med rummet fyllt av tunga vattendränkta träsparrar och en hög däckslast. Vinden var nordostlig - 16 meter i sekunden stadigt och mer i byarna. *Gerda* länsade undan med märssigel och förstäng satta. I krabb sjö med kraftig dyning sprang skrovet läck. Vattnet steg trots att båda pumparna gick och det genomblöta virket i lasten bedömdes inte ha någon flytkraft. Nödflagg hissades. Skeppsråd samman kallades och det bestämdes att fartyget skulle överges. Alla ombord lyckades gå i båten och rodde, i den svåra sjön, över till Svenska Björn. Där hade fyrvaktarna sett nödsignalen och lagt ut oljepåsar för att dämpa sjön och underlätta för *Gerda*s besättning att äntra fyrskeppet.

Året innan hade briggen *Esmeralda* huggits upp i Torekov. Nu var *Gerda* den sista briggen i Sverige och hon vägrade att sjunka. Hon fortsatte att segla med märsarna satta och hittades, precis som en gång *Mary Celeste*, med seglen satta utan någon besätt-



Gerda seglar, med tilltagande kattrygg, på 1920-talet (fotograf okänd)

FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET



FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET

Gerda, med kajade rår, upplagd med Kastellholmen i bakgrunden, vintern 1929-30 (fotograf okänd).

ning ombord. Fartyget som fann *Gerda* var *s/s Wilton*, som ägdes av Brodins rederi i Gävle. En cirkel var sluten.

Kapten Ohlsson tog emot beskedet om fyndet av *Gerda* med blandade känslor. Både han och besättningen var övertygade om att de lämnat ett sjunkande skepp – som nu verkade ha återuppstått från havets botten.

Gerda läggs upp för gott

Efter haveriet på Ålands hav gjorde rederiet en förlust på 7 330 kr och ägarna måste återigen skjuta till lika mycket kapital som de satt in från början. *Gerda* gjorde en blygsam vinst 1928 och fortsatte att segla, vid det här laget som den enda handelsbriggen i Europa. Vintern 1929-30 var hon upplagd i Stockholm. Den 18 juli 1930 tog hon sin sista last, trä från Stocka, norr om Hudiksvall, till Köpenhamn och fortsatte sedan i ballast till Pataholm, där hon blev liggande.

Den sista briggen blir museiföremål

Hela 1930-talet präglades av ekonomisk depression. Det fanns inte längre någon möjlighet att få lönsamhet i ett så litet och manskapskrävande fartyg som en brigg. Det naturliga hade varit att hugga upp briggen. Skepparen Pehr Ohlsson insåg dock vilken

OM UNIONSFLAGGAN

På Wyets målning av *Gerda* från 1870 fladdrar den svenska flaggan, med unionsmärket väl synligt. Det är inte konstigt att den rörliga färgblandningen i folkmun kom att kallas "sillsallaten".



Svenska unionsflagga

Unionen mellan Sverige och Norge varade från 1814 till 1905. På norska skeppsporträtt blev det allt vanligare att måla flaggan fladdrande i vinden så att, det i Norge impopulära och påtvingade unionsmärket, gömdes helt.



Norsk unionsflagga

Påtvingade unioner kollapsar alltid förr eller senare. Den 13 augusti 1905 hölls en folkomröstning i Norge. Det var 368.208 röstberättigade som ville att unionen skulle upplösas och 184(!) som ville ha den kvar.

Ett av många problem som nu löstes var att det blev lättare att sy flaggor och att måla skeppsporträtt...

HGØ

Gerda, fortsättning

kulturskatt *Gerda* var och vägrade släppa taget. Han fortsatte med underhållsarbetet och lät skutan fungera som flytande museum och ibland dansbana för ungdomarna i Paraholm.

Gerda gjorde stor succé när hon, med hela signalstrållet uppe, låg som attraktion i Västervik, när staden 1933 firade sitt 500-årsjubileum. En rad idéer fanns för hur briggen skulle kunna räddas åt framtiden, skolskepp eller logementsfartyg var några av dem. Pehr Ohlsson stöddes i sin strävan att bevara fartyget bland andra av Sam Svensson vid Sjöfartsmuseet i Stockholm, samtidigt som han motarbetades av andra som inte tyckte att det fanns någon anledning att spara ett gammalt fartyg.

Äntligen hemma

Efter jungfruressan återvände *Gerda* till staden där hon gick av stapeln, endast tre gånger, år 1900, 1920 och 1929, men behöll sin plats i Gävlebornas medvetanden. Det var många som kände stolthet över att Europas sista brigg var byggd i just deras hemstad.

Gerda lämnade staden Gefle en månad innan den stora branden 1869 och återvände nu i triumf till staden Gävle 8/6 1936.

Eldsäl och drivande kraft för att göra *Gerda* till museum var, förutom skeppare Ohlsson, länsintendenten och museichefen fil dr Philibert Humbla, som själv varit sjöman i sin ungdom. Ansvaret för drift och underhåll hamnade nu hos Gestriklands

FAKTA- OCH ÅSIKTSRUTA



Gerda, fotograf Karolina Kristensson, Sjöhistoriska museet

På Sjöhistoriska museet i Stockholm finns en mycket välgjord modell, riggad av tidigare museichefen och sjökaptenen Sam Svensson. Den är värd att noggrant studeras av varje rigg- och briggintresserad.

Tyvärr går inte detta, eftersom den under lång tid framöver deltar i en obegriplig installation, där den tillsammans med flera andra utmärkta fartygsmodeller är utströdd på golvet på museets övervåning. Ramper har byggts så att vi ska kunna titta ner på glasmontrarna och se ett virrvarr av fartyg i ett fågelperspektiv, som gör det omöjligt att uppfatta detaljer och sammanhang. Det här är något helt annat än museets unika 1:200 utställning, av fartygens historia, som av outgrundliga skäl har gömts undan.

Den som vill se, ner till minsta lilla block, hur en 1800-talsbrigg var riggad rekommenderas att så snart som möjligt besöka Orlogsmuseet i Köpenhamn. Det gäller att passa på innan de också gömmer sin modellsamling för den intresserade allmänheten.

HGØ

Kulturhistoriska Förening. De första åren gick det bra, mycket på grund av att Pehr Ohlsson anställdes för att sköta underhållet. Till sin hjälp hade han dottern Karin, som lagade mat och målade. Tusentals turister och alla Gävles skolklasser besökte fartyget, som kom att fungera som en kulturhistorisk samlingsplats, enligt de ursprungliga visionerna.

Under kriget sjönk antalet besökare och arbetet blev övermäktigt för föreningen, som 1943 valde att donera fartyget till Gävle stad. Förhoppningen var nu att *Gerda*s framtid skulle vara tryggad. Hon skulle fortsätta att ligga vid Södra Skeppsbron och påminna om Gävles storhetstid som sjöfartsstad.

Tre pojkar i Gävle

Min svärfar Erik och hans bror Lars har båda berättat för mig om sina pojkår i Gävle, där de tillsammans med lillebror Hans första gången var ombord på *Gerda* 1936. De fascinerades av mängden med rep och segel ombord. Doften av tjära, linolja och salt väckte också fantasin till liv.

Senare blev *Gerda* det självklara målet när gäster från andra ställen skulle visas runt i Gävle. Alla skulle se fartyget och bli fotograferade framför den sista briggen.

Briggen *Gerda*s död

Under 1944 och 1948 renoverades *Gerda* för 16 600 kronor, vilket var mer än dubbelt så mycket som hon köpts för. Detta kunde dock inte stoppa det tilltagande förfallet. Den siste befälhavaren Pehr Ohlsson avled 1945. Philibert Humbla och andra intresserade försökte rädda fartyget, men ansträngningarna räckte inte till.

Den 9 oktober 1951 bogserades *Gerda* bort från Södra Skeppsbron till stadens varv där hon riggades ned och lämnades till fortsatt förfall. 1959 hjälptes Gävle brandkår och Hälsinge regemente åt att elda upp och



FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET

Gerda vid Gavleån 30-40-talet, vykort, (fotograf okänd)



FOTO: ERIK YGGE

Ulla Malmgren framför Gerda, april 1943,



FOTO: SIGVARD YTERHEROLM

Gerda nedriggad till undermasterna, sjunken i Gavleån 1950-talet.

spränga resterna av fartyget. *Gerda* vägrade dock att försvinna helt och rester av skrovet kom upp till ytan så sent som under 60-talet.

Konstnären Juho Soni gav uttryck för sina och många Gävlebors känslor när han 1951 målade tavlan "Briggen *Gerda*s död".



FOTO: GEFLE DAGBLAD

*Gävle brandkår bränner *Gerda*s vrak 1959.*

LITTERATUR OM GERDA

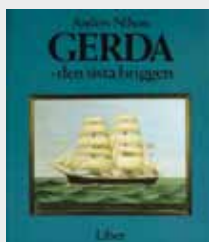
Briggen "Gerda" af Gefle, Philibert Humbla

19 sidor, 1946. Ger en kortfattad beskrivning av Gerdas historia, delvis påhittad (Gerda har aldrig seglat till Brasilien eller Australien). Mest intressant med denna lilla skrift är att den beskriver de tankar som låg bakom beslutet att försöka bevara Gerda för framtiden och den betydelse detta skulle kunna ha för sjöfartsstaden Gävle.



Gerda – den sista briggen, Anders Nilsson

135 sidor, Liber, 1984, ISBN 91-38-90600-7. Ger en utförligare beskrivning av briggen och dess arbete och äventyr. Beskriver förutom segling och lasthantering de ekonomiska aspekterna av att driva en brigg under slutet av segelfartygs-epoken.



Briggen Gerda den gamla och den nya, Ingvar Henricson

132 sidor, Kultur & Fritid Gävle, 2009, ISBN 978-91-976922-7-4. En mycket utförlig och välskriven bok med ett rikt bildmaterial. Välgjord form och layout av Dietmar Kämmerling. Innehåller mycket information, som ej fanns tillgänglig då de tidigare böckerna skrevs. Beskriver såväl Gerdas historia som nybyggda briggen Gerda Gefles historik, fram till och med sommaren 2009. Bör finnas i varje briggälskares bibliotek!



Drömmar om seglande skepp Gävles sjöhistoria i kaptenstavor, Ingvar Henricson

163 sidor, Länsmuseet Gävleborg, 2003, ISBN 91-86244-88-4. Vackra bilder av ett 60-tal fartyg från Gävle, den stad där det byggts flest segelfartyg i Sverige. En målning av Gerda och mycket spännande om skepp och sjöfart.



HGØ

1973 skapade han Sjöfartsmonumentet på Centralbron i Gävle. De två stora ankarna om vardera 600 kg kommer från briggen Gerda och är tillsammans med en del föremål på Länsmuseet i Gävle det enda som idag återstår av den sista av de tusentals briggar, som en gång fraktade gods och passagerare runt världens hav.

Ur eld och aska föds dock ibland fågel Fenix. Tomrummet efter Gerda blev större med åren. I Gävle började planerna på att bygga en ny brigg växa, men det är en annan historia. ■

HANS GUNNAR ØVERENG

Var med och investera i hållbar utveckling med Briggen Tre Kronor!

När fartyget, efter fantastiska insatser av många, började färdigställas skapades en ny vision om den framtida verksamheten runt fartyget. Det var uppenbart att fartyget var byggt med hållbarhet som ledord och att våra kärnvärden *kvalitet, äkthet och entreprenörskap* var något starkt att bygga vidare på. Så lades grunden för vår vision:

"Briggen Tre Kronor är en erkänt framstående plattform för hållbarhetsfrågor i Östersjöregionen och skall vara ett förstahandsval när företag och andra organisationer vill visa på sina hållbarhetsaktiviteter i Östersjöregionen".

Vid den tidpunkten var CSR, som innebär att företag på eget initiativ aktivt engagerar sig i samhällsutvecklingen och integrerar sociala och miljömässiga hänsyn i sin verksamhet, något relativt okänt för många. Idag är företags engagemang i frågor om hållbarhet och CSR en självklarhet i de flesta större företag. Engagemanget har för företagen blivit en långsiktig lönsamhetsfråga.

Nu möts utvecklingen inom CSR-området med den verksamhet som vi gemensamt utvecklat i Briggen Tre Kronor AB. Vi har redan genomfört ett antal viktiga projekt i samarbete med olika företag och andra organisationer. Det finns en tydlig efterfrågan på våra tjänster.

Vi är nu nära lönsamhet i verksamheten och behöver ytterligare visst kapital för att ta kommande steg med hög kvalitet och med något förstärkta resurser.

Det finns nu ett prospekt som är registrerat hos Finansinspektionen och som kan laddas ner från hemsidan: www.briggentrekronor.se eller beställas på: info@briggentrekronor.se

Var med i en meningsfull investering för hållbar utveckling både i Östersjöregionen och i Briggen Tre Kronor AB!

Thomas Flinck, Styrelseordförande, Briggen Tre Kronor AB



Bolaget utfärdar inte fysiska aktiebrev. Den som så önskar kan istället beställa så kallade **Tilldelningsbevis** som utfärdas på begäran efter avslutad emission.

Maja Hallén

Jag älskar att segla!

Det blev kärlek vid första ögonkastet när Maja första gången gick ombord på en segelbåt.

– Seglingen har gett mig en annan dimension på saker, säger hon.

För dem som varit med i arbetet på och kring briggen är Maja Hallén ett känt namn och ansikte. De senaste åren har hon varit med på många seglingar och inom många projekt.

När Briggenbladet får tag på henne är hon dock långt ifrån master och segel. Hon befinner sig i Umeå där hon påbörjat en fem-årig utbildning för att bli arkitekt.

– Här blir det ingen segling alls, jag har inte tid till annat än att plugga. Briggen får jag ägna mig åt på somrarna, förklarar hon med viss längtan i rösten.

För seglingen, den kan hon inte vara utan allt för lång tid. Livet ombord började med skutorna Vega och Linnea i Gamleby när hon gick i högstadiet. Redan då hörde hon talas om briggen, men det var först i samband med att hon gick båtbyggarskolan på Skeppsholmen som hon blev engagerad – och sedan dess har hon gjort det mesta ombord.

– Jag började som matros. Sedan läste jag fartygsbefäl klass sju, och efter det var det premiär som styrman. Jag har också hoppat in som intendent några gånger, berättar hon.

Hon tycker alla de olika rollerna har sin egen speciella charm.

Eftersom hon gillar omväxling menar hon att det varit kul att få byta roll då och då.

– På ett sätt trivs jag jättebra med att jobba fysiskt och sätta segel, men samtidigt är det väldigt roligt att kliva tillbaka ett steg och vara med i planerandet.

Man behöver inte prata länge med Maja för att märka hur mycket hon verkligen älskar att



En starkt koncentrerad Maja Hallén till rors.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



En vanlig dag på jobbet som matros. Maja beslår förröjel, Gotska Sandön om babor.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

LIVET OMBORD

PÅ TRE KRONOR AF STOCKHOLM

segla. Hon beskriver sina första seglingserfarenheter som avgörande händelser i livet.

– Jag är rastlös och vill att saker ska hända hela tiden. Men när jag seglade med ett stort fartyg första gången märkte jag att det var enda stället jag satt och gjorde ingenting på. Jag satt och kollade på horisonten och njöt av det. Seglingen har hjälpt mig att hitta en annan dimension på saker. Jag är verkligen i nuet när jag är ombord, och det är nog det vi alla längtar efter ibland.

Vilka egenskaper har du som gör att du passar bra ombord?

– Jag har en ganska bra överblick för och förmåga att se i vilken ordning man ska göra saker. Sedan är jag ganska duktig socialt, att förstå samband och förstå människor och hur man ska jobba ihop. Det är också en viktig egenskap när man seglar stora fartyg.

Engagemanget för briggen är också stort. Maja hoppas att fartyget ska fortsätta att locka till sig nya entusiaster. Hon menar också att det är viktigt att även de som är

totala nybörjare måste känna sig välkomna – för även dessa nybörjare kan bli smittade av seglingskärleken precis som hon blev en gång i tiden.

– Det är kanske inte lätt att vara ensam nybörjare, men då kan man gå jungmanskursen och lära känna andra där. När folk kommer in i verksamheten på rätt sätt – då kan man se en glöd i ögonen på dem, menar hon.

Tiden ombord på briggen har också gett andra resultat för hennes del än den enorma kunskapsbank hon byggt upp. Maja och hennes sambo Tobias Österberg fann varandra ombord för tre år sedan. Han läser nu också i Umeå med siktet inställt på att bli jägmästare. Framtiden för de båda är fyllda av högtflygande planer.

– Min förhoppning är att jag längre fram ska kunna kombinera seglingen och att vara arkitekt. Jag vill kunna ta mitt eget liv ett steg längre, jag vill inte sluta segla eller sluta bygga – men jag vill ta allt ett steg längre. Jag hoppas kunna kombinera segling och bygge i en salig röra. Och så länge jag har chansen att ha kvar en fot i briggen så vill jag vara kvar. ■

ELISABETH WAHL

Nya på Briggen

Under våren har vi fått två nya medarbetare. Det är **Kerstin Grönwall** och **Anders Mannesten** som kommit in för att förstärka sälj- och marknadsfunktionen samt ersätta Rebecca Krus som slutade tidigare i vår.

Kerstin och Anders anställning innebär en kraftigare satsning på utveckling av nya projekt som vi räknar med kommer att ge större och stabilare intäkter. Dessutom är en viktig uppgift att öka allmänhetens kunskap om vad Briggen Tre Kronor verkligen står för när det gäller viktiga framtidsfrågor. ■

STURE HAGLUND



Kerstin kommer närmast från KPA där hon varit miljöchef. Dessförinnan arbetade hon på SEB.

Anders kommer närmast från Håll Sverige Rent men har tidigare arbetat på Naturskyddsföreningen samt drivit reklambyrå.



Följ Tre Kronor i mobilen

Vi har tidigare berättat om hur man med datorns hjälp kan följa fartyg som har AIS – Automatic Identification System.

För den som har en så kallad smartphone, till exempel Apples Iphone kan man nu ladda ner en så kallad app med vilken man kan söka och följa fartyg som är utrustade med AIS. Appen heter **Ship Finder Free** och är som namnet antyder gratis. Vill man slippa reklam och dessutom få mer information om fartygen kan man köpa en fullversion för 38 kronor. Informationen om fartygen är samma som visas i en professionell plotter, bland annat anropssignal, typ av fartyg, position, kurs, fart och så vidare. Givetvis kan man bokmärka positioner, söka efter ett fartyg via namn och dela med sig positioner via Facebook.

I bilden till höger kan man se att *Tre Kronor af Stockholm* ligger förtöjd vid Kastellholmen, Vaxö är på väg sydostvärt mellan Gamla Stan och Skeppsholmen och *Djurgården 8* är på väg mot Grönan. Vektorerna visar kurs och antyder även farten om man zoomar ut en bit.

Har du tips på kul och användbara hemsidor och appar inom Briggenbladets speciella område? Maila ditt tips till: bladet@briggentrekronor.se ■ /PB



Ny i föreningsstyrelsen

Lisa Wermelin valdes in i föreningsstyrelsen på årsmötet den 28:e april.

Lisa är 26 år och helt enkelt född till seglare genom familjens stora seglar- och båtintresse. Själv gillar hon att segla Laser och Safir. Hon berättar att hon också är stolt ägare till R4:an *Honolulu Baby*. Hon är sedan länge engagerad i Stockholms Seglar Sällskap där hon jobbar som lägerchef på somrarna och dessutom är hon ordförande i Juniorkommittén. Lisa hoppas nu kunna hitta någon form för att kunna utveckla ungdomsverksamhet inom Briggen Tre kronor.

Till vardags jobbar hon med chefsrekrytering.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

På årsmötet avgick vår mångåriga ordförande i valberedningen, Göran Herngren vars post nu Korhan Koman tar över. Till ny ledamot i valberedningen valdes Åsa Näsman. ■ /PB



Kolskjulet på Kastellholmen

Maritim miljö för meningsfulla möten och härliga fester. Dags för kalas, konferens eller annat möte? Boka Kolskjulet eller Salongen ombord på Tre Kronor för sommarfesten, en familjehögtid som dop, bröllop eller 50-årsfest, seminarier, ett jubileum eller annat evenemang. Gäller både för privatpersoner och företag.

Kontakta Monica Lundin:
monica.lundin@briggentrekronor.se

08-509 39 409
eller 0761-62 07 12


BRIGGEN TRE KRONOR



Lyckad vårrustning

I år gick vårrustningen osedvanligt smidigt. Vår egen rigg- och underhållsgrupp kompletterades av flera elever från Marina Läroverket i Stocksund och under ledning av våra besättningsmän Robin och Jens iordningställde de Tre Kronor i rekordfart. Öppet Skeppgruppen gjorde också en enastående insats som lagade mat till hela gänget, något som ökade effektiviteten markant. ■ TEXT OCH FOTO: STURE HAGLUND



Gustaf Hamilton berättade engagerat om vårrustningarna på örlogsvarvet under 1920-talet.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Historiskt på briggen

De som dröjde sig kvar i Kolskjulet efter föreningens årsmöte 28/4 hade förmånen att höra Gustaf Hamilton, tidigare riskmanagementkonsult på Vattenfall, berätta om sin uppväxt i Karlskrona på tjugotalet. Gustafs far var kompanichef över Skeppsgossekåren, vilket gav sonen tillträde till varenda vrå av flottans del av staden. Vi fick lyssna till tjärdoftande minnen från den tid då fartygen var gjorda av trä och männen av järn.

Gustaf berättade engagerat om vårrustningen på örlogsvarvet, hur kadetterna hade det ombord och om hur briggarna gick från hamn till hamn med avsegling och tilläggning utan hjälp av maskin.

Spännande var också historien om hur han 1928, till sin mors förskräckelse, lyckades ta sig ombord på en sovjetisk isbrytare på tillfälligt uppdrag i Karlskrona. ■ HGØ

Det blev lite fel

Trots mycket noggrann korrekturläsning och många argusögon lämnade medlemskortet tryckeriet med märkningen 2010. Det skulle givetvis stå 2011! Vi lovar att det ändå gäller till det är dags för nästa medlemskort som det kommer att stå 2012 på. Redaktionen har fått en del kommentarer, bland annat från vår medlem, konstnären Björn Senneby som tyckte det var rätt kul, – se det som att vi fått ett eget "gult skilling Banco". Det tackar vi för! ■

Lotteridragning

Dragning har skett i lotteri anordnat av Föreningen Briggen Tre Kronor 2010-2011: Följande nummer har vunnit **Temasegling med Briggen Tre Kronor**, värde 2000 kronor: 812, 900 och 1472.

Följande nummer har vunnit **Middagskryssning med Briggen Tre Kronor**, värde 1000 kronor: 7, 188, 401, 846, 1037, 1235, 1553 och 1635.

Tavla C.H. Friberg STAG HOUND, 1850: Vinst utföll på lott nummer 1992.

Tavla C.H. Friberg WESTWARD HO, 1852: Vinst utföll på lott nummer 519.

Tavla C.H. Friberg FLYING FISH, 1851: Vinst utföll på lott nummer 795. ■



FOTO: PER BJÖRKDAHL

De närvarande ur Rigg- och underhållsgruppen, från vänster; Björn Mellström, Sven Olsson, Bengt-Arne Dagnell, Åke Nyberg, Allan Toomingas, Lars "Ulven" Olväng, Rolf Wigström, föreningens ordförande och Christer Yström.



Vilken kanonidé!

Tisdagen den 31 maj, överlämnade Rigg- och underhållsgruppen, i en liten ceremoni, en salutkanon som donation till föreningen. Idén väcktes i samband med gruppens besök på Forsviks Varv (se reportaget på sid 6-7). I Forsvik finns en lång gjuteritradition, bland annat av kanoner.

Kanonen har en kaliber på 30 millimeter och laddas med 30 grams papperskarduser med krut. För att avlossa kanonen stoppas kardusen in i eldröret sedan apteras en stubintråd som brinner med 1 cm per sekund. Rejåla don!

Samma kväll inlämnades en ansökan om "Skottlossningstillstånd" in till Polismyndigheten i Stockholm.

Vi ser fram emot den första saluten! ■ /PB

Skepparpipa från Gladan

Briggen har fått en lite speciell donation i form av en skepparpipa från vår förlaga *Gladan*. Pipan tillhörde ursprungligen ett av befälen på *Gladan*. I ett överilat ögonblick slog han vad med timmermannen Axel Muhr om att han inte skulle våga dyka från den översta rån. Detta gjorde dock Axel. Nu har hans son Reinhold skänkt pipan till briggen och den 26 maj monterades den på väggen i lilla salongen i en vacker liten monter som riggruppen förfärdigat. ■ /SH



Partners:

Österströms
IN MOTION

S|E|B

Öppnande Bostadsvärdering Online
LJUNGQUIST

Gill
RESPECT THE ELEMENTS™

**B BOTKYRKA
BUSS AB**

Brandkontoret
Stockholms Stads Brandförädringskontor
företaget sedan 1746

KONTORSKRAFT



Mollystipendiat bygger allmogebåtar

Årets Molly-stipendiat heter Karin Gafvelin, hon är 24 år och båtbyggare. Hennes stipendieansökan är så intressant att vi gärna delar med oss:

” Jag blev intresserad av båtar när jag seglade *Shamrock* sommaren jag fyllde 16. När jag var 20 seglade jag med *Ostindiefararen Götheborg* från Jakarta i Indonesien till Kanton och Shanghai i Kina och då blev jag förälskad i segelfartyg, havet och segling. Sedan dess har det fortsatt.

På somrarna seglar jag oftast med *Götheborg* åtminstone någon månad som vaktledarassistent och de senaste somrarna har jag också seglat som skeppare ombord på Skeppsholmsgårdens fartyg *Lova* (och innan dess på *Elmy*) och seglat runt i skärgården med kollobarn. Hösten 2008 började jag på båtbyggarlinjen på Skeppsholmens Folkhögskola. Detta gjorde jag för att jag ville se en annan del av båtarna, dittills hade jag bara koncentrerat mig på seglandet. När jag började hade jag inte mer erfarenhet av träarbete än vad grundskolans träslöjd gett mig, men jag föll direkt för hantverket.

Förra hösten, vintern och våren ägnade jag i princip varenda vaken timme åt byggandet



av min båt *Maria Elena*, en Bohusjulle som jag riggade med fyra segel (stor, foc, klyvare och toppsegel) så att hon såg ut som ett litet skepp när man ser henne

på sjön. Att bygga en båt var otroligt krävande, utmanande och svårt, men framförallt fantastiskt roligt och givande!

Efter jag gick ut skolan bestämde jag mig för att göra mitt yttersta för att kunna ägna all min tid till båtar, i en eller annan form. Dock hade jag vid det laget varit i land under mer eller mindre två år, vilket jag tyckte var alltför länge. Jag hittade ett skepp i USA som jag mönstrade på. Hennes namn är *Roseway* och hon är en Grand Banks fishing schooner, byggd 1925 och idag plattform för föreningen World Ocean School. Jag mönstrade på henne när hon låg uppe på ett varv utanför Boston och jobbade där som träarbetare i en månad, sedan seglade vi ned till



FOTO: PER BJÖRKDAHL

I samband med föreningens årsmöte den 28:e april kunde Karin mottaga diplom och verktyg till ett värde av över 13 000 kronor. Från vänster Korban Koman, Karin Gafvelin, Tryggve Martinsson och ordförande Rolf Wigström. Stort tack till vår skicklige förhandlare Tryggve och Makita som bjudit på en mycket generös gåva!



Karin mäter upp "Sackholmskan", förebilden för nästa byggprojekt.

St. Croix i Karibien, där vi jobbade med de lokala barnen på ön och hade seglande undervisning med dem som en del av deras skolprogram. Jag var ombord *Roseway* i fem månader som volontär, jobbet var hårt och krävande men väldigt roligt och alltid värt det, som det oftast är med båtarna.

Projektet

Jag ska till våren bygga en liten roddbåt, en så kallad spegeleka, alltså en båt med både för- och akterspegel. Detta blir mitt första båtprojekt på egen hand och jag är mycket förväntansfull inför att påbörja det! Båten ska byggas ute på Blidö på ett nyöppnat hantverkscentrum där.

En dröm jag har, som jag hoppas kunna göra verklighet av till hösten och vintern, är att bygga en så kallad storöka från Söderöra. Söderöra är en ö i norra skärgår-

den, precis utanför Blidö, där min familj har ett hus som jag nu bor i. Sedan jag börjat med båtbyggeri har jag fått upp ögonen för Söderöras långa tradition av båtbyggeri, flera kända båtbyggare har kommit därifrån, bland annat Erik Söderman som är känd i hela Stockholms skärgård som en av de främsta båtbyggarna. Fram till slutet av 1800-talet byggdes sandkilar, vedjakter och ökor på Söderöra, traditionella båttyper för den delen av skärgården. Slakten Söderman byggde båtar på Söderöra fram tills för 15 år sedan, då den sista båten byggdes där. Efter Erik byggdes dock inga traditionella allmogebåtar, utan mest fritidsbåtar på beställningar från fritidsboende.

1885 byggde Erik Söderman en storöka som idag ägs av Föreningen Allmogebåtar på deras museum på Fjäderholmarna, och den är den sista storökan från Stockholms skärgård som finns bevarad idag. Jag vill bygga en kopia av den för att bevara och hålla ett kulturarv vid liv. I mitt tycke är det inte bara båtarna i sig som är ett kulturarv, utan också kunskapen om hantverket, som idag tyvärr håller på att falla i glömska."

Vi gratulerar Karin till stipendiet och ser fram emot att göra ett reportage om bygget i kommande nummer av Briggensbladet. ■