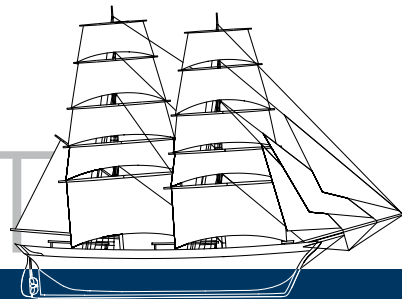


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • VÅREN 2023



Vårens och
sommarens
seglingar

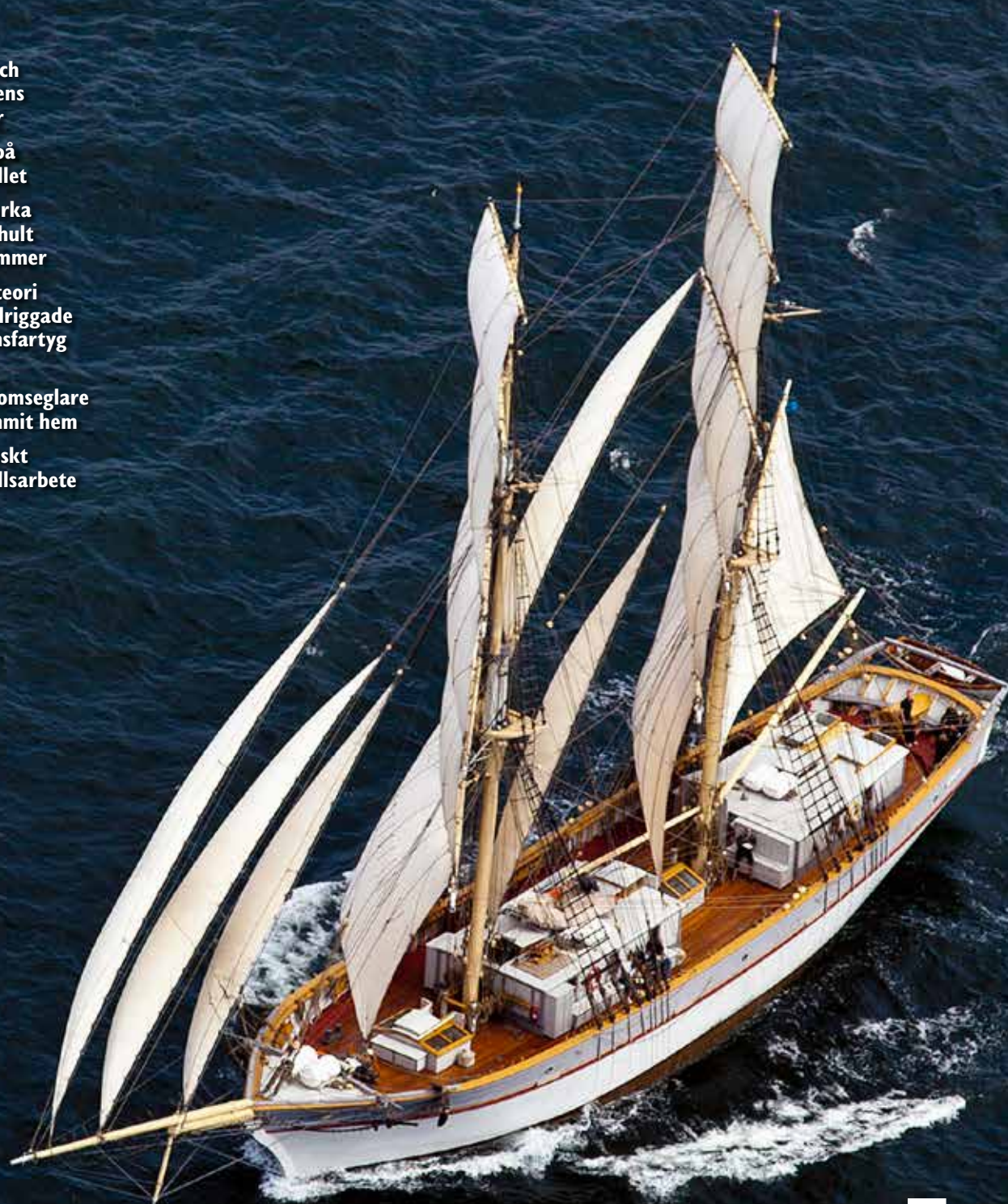
Fullt ös på
underhållet

Att tillverka
ett rundhult
av ett timmer

Seglingsteori
för gaffelriggade
traditionsfartyg

Mikaela
— världsomsegling
som kommit hem

Akrobatiskt
underhållsarbete



Tema underhåll

En tidigare ej publicerad klassiker:
Tre Kronor utanför Visby, 1 juli 2010.

FOTO: GUNNAR BRITSE/WINDPOWERPHOTOS



Allt för sjön! Allt för Briggen!

En passande rubrik i årets första Briggenblad. Det är inte bara aktuellt för att det är båtmässa på gång utan förstås för att rustningsarbetet pågår för fullt – allt för sjön eller allt för att få Briggen seglingsklar för säsongen 2023.

Vi kommer sedan som vanligt att ha en monter på Allt för sjön i området Classic boats.

Kom och besök oss i monter B11:26. Vi visar vadersplitsning, marint hantverk, skeppsloppisen är på plats och korta föredrag med bildvisning hålls i montern. Besök även Expedition Rädda Östersjön som finns i monter A13:32. Varmt välkomna.

Ni som har möjlighet att promenera förbi vår kajplats ute på Kastellholmen kan titta på det fantastiska jobb som sker i vår rigg-verkstad och ombord på fartyget – just nu färdigställs en ny gaffel (den översta horisontella spiran över briggseglet) då den gamla blev murken på några ställen. Inte ett lätt arbete men med en ny tråkarna av rakvuxen furu från Lasse Larsson i Dala Järna så är den nu på plats och hyvlas och målas för att sedan sättas på plats. Ett outtröttligt jobb som utförs av många händer engagerade i Briggen, men vi vill särskilt rikta ett tack till Jan Olsén, Larsa Björkman och Sture Haglund med flera. Heja er, utan era krafter så skulle vi ligga efter vårt tidsschema. Vi tackar också för de fina bidragen till underhållsarbetet via Tryggvefonden och även firandet av medlemmen Tage Berglunds 90-årsdag som gav oss ett fint tillskott till rustningen.

Så vi håller tummarna och fortsätter kämpa och det känns skönt när vi skönjer våren i Stockholms inlopp och snart är vi på väg ut till ytterskärgården därigenom.

Tyvärr har vi det sorgliga meddelandet att Anna-Greta Björkman har lämnat oss i stor saknad. Anna-Greta och Assar har varit med ända från början i Briggens historia – sedan byggstarten, genom sjösättning och in i föreningsverksamheten både i Rigggruppen och Öppet skepp-gruppen. Assar har även suttit i föreningens styrelse. Våra tankar går till Assar som får ta emot vårt gemensamma tack för Anna-Gretas gärning.

Nu jobbar vi vidare in i våren!

LOPPIS PÅ BÅTMÄSSAN

På Allt för Sjön planerar vi att ha en "Loppislåda" med maritima tema. Vill du bidra med prylar – Kom o lämna i montern eller maila.

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

josefin.sollander@briggentrekronor.se
foreningen@briggentrekronor.se

PS håll utkik på websidan och boka in dig redan nu för vårens och försommarens seglingar

Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor
kallar till årsmöte i Kolskjulet
på Kastellholmen
Onsdagen den 31 maj 2023,
kl. 18.30.

Enligt stadgarna ska följande
ärenden förekomma:

- Mötets öppnande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
- Val av två justeringsmän tillika rösträknare
- Fråga om föreningsårsmötet blivit i stadgeenlig ordning utlyst
- Fastställande av röstlängd
- Föredragning av styrelsens årsredovisning
- Föredragning av revisorernas berättelse
- Beslut om fastställande av resultat- och balansräkning
- Beslut om resultatdisposition
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna
- Val av föreningsordförande
- Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
- Val av revisor och revisorssuppleant
- Val av valberedning
- Fastställande av medlemsavgifter
- Motioner
- Föreningsårsmötet avslutas

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna
finns tillgängliga på:

www.briggentrekronor.se > Föreningen
senast 14 dagar före årsmötet.
Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig
via e-post till:
foreningen@briggentrekronor.se
eller på tel: 08-545 024 10.

Vid årsmötet kan endast av valberedningen
föreslagna eller till valberedningen föreslagna
ledamöter väljas som ledamöter i
föreningsstyrelsen.



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

- ANSVARIG UTGIVARE OCH REDAKTÖR PER BJÖRKDAHL • E-POST: bladet@briggentrekronor.se
- WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • MEDLEMSKONTAKT: foreningen@briggentrekronor.se • 08-545 024 10
- ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 131 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Karlskrona är en av årets hamnar. *Tre Kronor* har besökt staden vid ett flertal tillfällen. På bilden från augusti 2012 har *Tre Kronor* precis seglat från kaj och ska just passera Marinmuseum med fullriggaren *Jarramas*.



Vårens och sommarens seglingar

Nu ligger de första seglingarna ute och är bokningsbara. Vi startar med Vårfågelsafari från Stavnäs 6, 7, 13 och 14 maj.

Under Kristi Himmelsfärdshelgen blir det Utskärgårdssegling 18 och 19 maj samt Fyrsafari 20 och 21 maj. Därefter avslutar vi månaden med en Utskärgårdssegling med tema lotsplatser och farleder 27 och 28 maj.

På alla dessa seglingar har vi vår eminente guide **Jan Olsén** med oss som berättar allt som är värt att veta om skärgården vi seglar i.

Efter utflykterna i ytterskärgården gör vi ett gästspel i Vaxholm 2 och 3 juni med två sextimmars seglingar och sedan blir det dags att fortsätta vår tradition med Nationaldagssegling den 6 juni. I år är tanken att flera av Stockholms skutor ska göra gemensam

sak och segla på Strömmen på nationaldagen och här kommer *Tre Kronor af Stockholm* att hänga på dem så att du som deltar får möjlighet att se flera av våra finaste skutor på samma gång.

Veckan före midsommar medverkar *Tre Kronor af Stockholm* tillsammans med Expedition Rädda Östersjön i Östersjödagarna i Sölvesborg och på vägen dit kommer vi att kunna erbjuda en rad olika seglingsmöjligheter. Vi räknar med att ge oss av den 12 juni från Stockholm och komma fram till Sölvesborg den 17 juni.

Efter Sölvesborg seglar vi till Karlskrona där vi tillbringar midsommaraftonen. Därefter gör vi en långsegling direkt till Visby och Almedalsveckan som i år är tidigarelagd en vecka. När Almedalen är över stannar vi några dagar i Visby och gör heldagsseg-

lingar längs kusten och 10 juli seglar vi mot Stockholm där vi gör en mellanlandning på Sandhamn på vägen hem.

I slutet av juli kommer vi att segla med Skärgårdsturnén och den resan avslutas i Karlskrona där vi planerar en långsegling med start 1 augusti och avslutning i Stockholm den 5 augusti.

Mer info om priser m m kommer på hemsidan när det är klart.

Höstens planering pågår fortfarande men en punkt som är klar är att vi kommer att göra våra uppskattade seglingar från Gräddö 19 och 20 augusti.

Så här ser årets seglingar ut i stora drag och det mesta av detta hoppas vi ska vara klart, så att du kan boka när du har tidningen i din hand.

Välkommen ombord! ■

Stort tack för täckningen

Säger vi till båttillbehörskedjan *SeaSea* som sponsrat oss med plasten till årets täckning samt även givit oss en brännare som behövs för att krympa plasten.

En tät och säker täckning är ovärderligt när man ska arbeta med underhåll under vintern. Så nu vet du vart du ska vända dig när du behöver saker till båten. ■



Ett varmt tack för luftvärm!

Riktigt vi till *Luftmiljöbutiken* som även i år hjälpt oss att installera luftvärmepumpen så att vi kan hålla en bra temperatur även vintertid till en rimlig kostnad både ekonomiskt och miljömässigt.

Funderar du på att skaffa värmepump så börja med att kontakta dem. De har både luft- och bergvärmepumpar. ■



Teckna Östersjökontraktet på Allt för Sjön!

Expedition Rädda Östersjön är huvudpartner till Allt för sjön i mässans stora satsning på Östersjöns miljö.

Vid mässtarten kommer Östersjökontraktet att lanseras. Ett avtal du gör där du i din vardag lovar Östersjön att göra de små insatserna för miljön som har betydelse. Alla kan inte göra allt men många kan göra mycket tillsammans! Teckna Östersjökontraktet i vår monter A13:32! Läs även om föreningens monter på sidan 11 här i bladet. ■



Fullt ös på underhållet

Ni som läste sidan tre i förra Briggenbladet kunde ta del av några av de många underhållsarbeten som finns på listan för att fartyget ska kunna segla i år. Pandemiåren satte det mesta av verksamheten kring *Tre Kronor af Stockholm* i ett "väntläge". Både personellt, med bolagets kontor minibemannat, fartyget obemannat under lång tid och föreningens volontärer "glest" jobbande. Men också intäktsmässigt starkt påverkat. Utan coronauppropet och senare penningbidrag från medlemmar och stiftelser hade läget varit hopplöst.

Som ansvarig för planeringen av underhållsarbetena har bolaget anlitat **Jan Olsén** från föreningsstyrelsen. Jan, kan du berätta hur det går?

– Det går bra nu! Vi har en fantastiskt engagerad uppställning från våra volontärer i

rigg- och underhållsgruppen och stöd från öppetskepp-gruppen och föreningsstyrelsen.

Rigg- och underhållsgruppen har tappat några av de äldsta som varit med ända sedan byggtiden men gruppen har på senare tid växt till sig ganska rejält med både äldre

och yngre, tjejer och killar och på olika kompetensnivåer. Vi har jobb för alla och det finns stor vilja att lära sig mer, berättar Janne.

– För att allt ska flyta på krävs det ordning och reda, så det är alltid plock med städning, bära grejor och sortera

verktyg. Vi har ju massor med maskiner, både fasta i verkstaden som svarv, klingor och sågar med mera, för att inte tala om alla olika handverktyg och elverktyg. Därför är det jätteviktigt med arbetsledning. **Lars-Ove**

"Lars" Björkman och **Sture Haglund** är våra arbetsledare. De har koll på lite olika områden där "Lars" har järnkoll på maskinerna och Sture på färgerna. Den volontär som inte hört Sture säga "Måla tunnare!" finns inte, fortsätter Janne.

– Jag påstår inte att jag är expert, säger Sture, men jag har gått i lära hos **Johan Furuvik** som är expert på byggnadsminnesvård och linoljemålning och som stöttar gruppen med "minikurser" ibland.

– Förutom alla "mängdjobb" under vintern som rentvättning, slipning, målning,



Jan Olsén



Lars Björkman



Sture Haglund

Vad kollar du på **Jim Nordin**?
– jag och **Bernt-Åke Westberg** jobbar just med att gå igenom bland annat lanternorna. Det blir fukt och korrosion i både lanternor och olika kopplingsdosor, en sidolanterna var helt paj och även om alla är dubblade måste den bytas.
– Dessutom är det dåligt uppmärskade kablar, så det finns en del att göra, säger Jim.



lackning, lappsalvning, insmörjning av det läder som är slitskydd på seglen, sjömansarbeten som splitsning med mera så har vi alla system som måste fungera. Om de inte fungerar kan det bli körförbud, fortsätter Janne.

– Vi har flera i gruppen som förutom de vanliga arbetsuppgifterna jobbar med just system, som **Jim Nordin, Bengt-Arne Dagnell** och **Claes Bertenstam**, avslutar Jan.

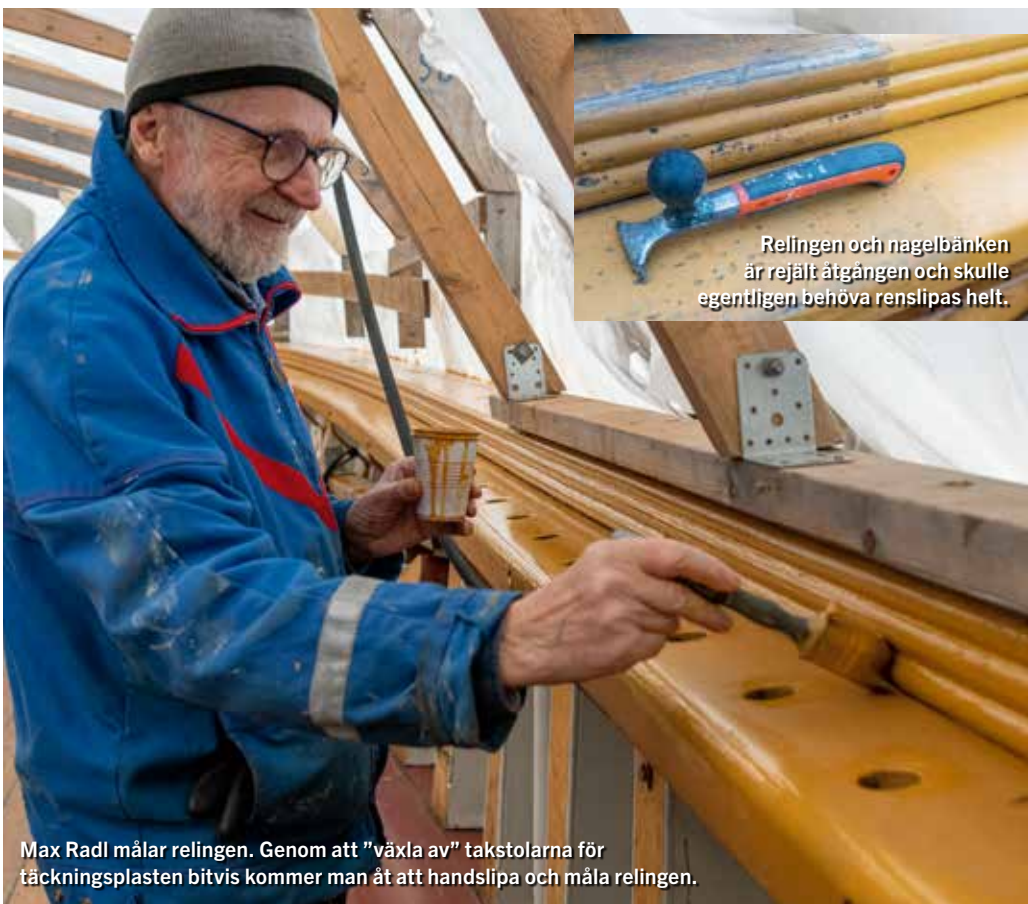
Bengt-Arne fortsätter: – Förutom jobb med elsystemet, brandlarmet och ultra fog är jag en av dem som tillverkat block, splitsat och bändslat vajer och annat rigg-jobb. Eftersom alla i den ursprungliga Riggergruppen gjorde ett så noggrant och bra jobb så har det



Bengt-Arne Dagnell

inte behövs några reparationer eller nytillverkning. Så i väntan på det blir det reparation och underhåll av teknikdelarna på fartyget. (Jag läste ju el en gång i tiden). Eftersom *Tre Kronor* är klassat som passagerarfartyg ställs det ju mycket höga krav på säkerhet och tillförlitlighet.

– Man ser fram emot lite traditionellt riggarbete framöver. Vi behöver ju hålla kunskapen vid liv och föra den vidare, avslutar Bengt-Arne. ■ /PER BJÖRKDAHL



Max Radl målar relingen. Genom att "växla av" takstolarna för täckningsplasten bitvis kommer man åt att handslipa och måla relingen.

Relingen och nagelbänken är rejält åtgångna och skulle egentligen behöva renslipas helt.



Claes Bertenstam är specialiserad på maskinsystem. Här jobbar han med Torgny Atterfalk, inhyrd från företaget Kongsberg i Kristinehamn. De har just gjort justeringar på "KaMeWan", – alltså styrningen av de vridbara propellerbladen. På bilden letar de rätt på smörjnippeln på propelleraxeln.



Ordning och reda är superviktigt. Marie Wiborgh sorterar handskar just denna tisdagkväll.

Stöd Tryggvefondens konto för underhåll!

Volontärt arbete är jätteviktigt. Men vi behöver både köpa in material och ibland ta in olika sorts professionell hjälp. **Lämna gärna ett penningbidrag på: Pg 87 36 63-9 eller Swisha till: 123 269 74 15, du kan använda QR-koden här till höger.**



Att tillverka ett rundhult av ett

Vi slöt upp en måndag för att tillsammans påbörja tillverkningen av gaffeln till *Tre Kronor* eftersom den ursprungliga efter 17 år ruttnat. Det är det tredje rundhultet vi nödgats byta ut. De har alla varit liggande rundhult, kanske är de lite känsligare eftersom vatten lätt kan leta sig in genom sprickor och dylikt. Det är av den anledningen vi "kajar" råna under vintern dvs trimmar dem lite snett, för att få vattnet att rinna av lite lättare.

Jag hade pratat med **Jan Olsén** och **Sture** som båda ringt och berättat att vi skulle få ned ett ämne från Dalarna och de undrade om jag kunde hjälpa till. Ämnet hade **Lars Larsson** i Dala Järna fällt för ett antal år sedan och tagit det ur skogen på traditionellt vis med häst, stilfullt! På det viset kan man gå ut och välja enstaka träd och ändå få ut det

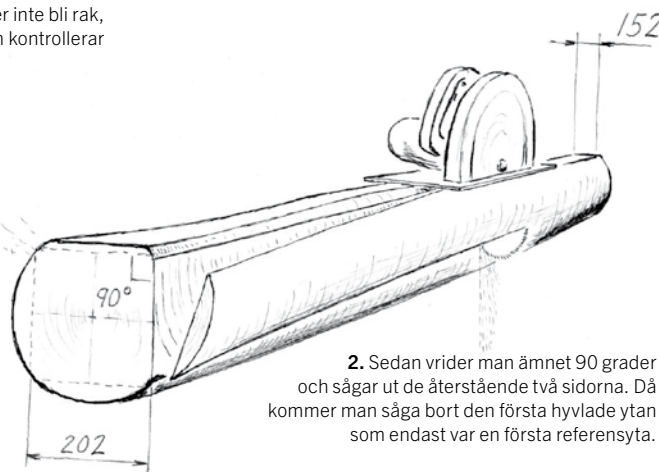
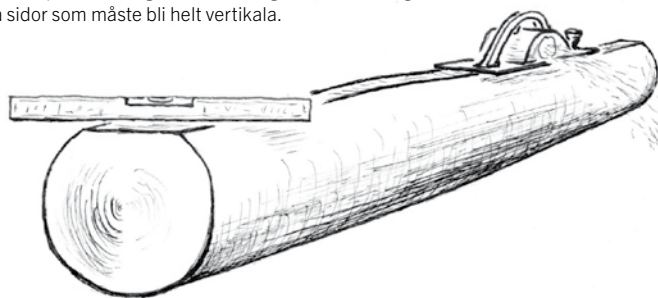
utan att använda en skogsmaskin som behöver mer utrymme och kommer lämna en massa spår efter sig. Dessa maskiner kräver också att man avverkar större volymer för att det ska löna sig. Men det är klart, det lönade sig inte att ta fram vårt ämne heller! Lars med vänner gör det som ett bidrag till vår verksamhet, och för att det är tradition såklart! Historiskt sett

har många mastämnen tagits ur skogarna i Dalarna till skeppen som byggts söderut.

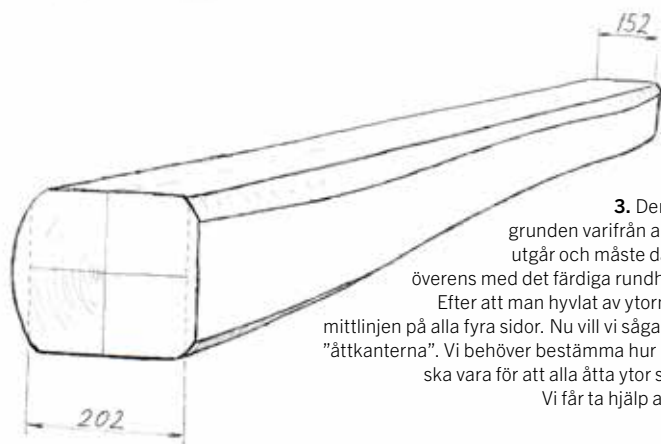
Till min hjälp anslöt **Jim Nordin** och **Thomas Furuvik**. Verktygen var väl förberedda av Jim, elhyvlarna försedda med nya stål och stämjärnen vassa! Övriga i rigg- och underhållsgruppen hade ställt verkstaden i ordning och burit in ämnet. Det var med andra ord serverat! Bara att sätta igång!

Det var extra lyxigt eftersom Lars förutom att ha sågat ämnet åttkantigt till rätt dimension, dessutom sågat i två etapper, första dagen med mycket marginal så att när ämnet slog sig på grund av spänningarna, de dag två kunde såga nya ytor till rätt dimension och på så sätt kompensera för krökningen

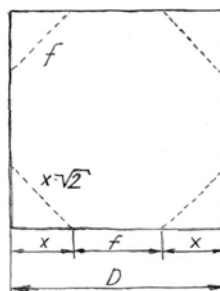
1. Först hyvlar man till en yta, bred nog för att en cirkelsåg ska löpa stadigt. Ytan behöver inte bli rak, den kan gå lite upp eller ned, men den får inte vrida sig. Man hyvlar den horisontellt och kontrollerar med vattenpass under arbetets gång. Detta är viktigt eftersom ytan kommer utgöra det referensplan som sågen kommer utgå från för att såga två sidor som måste bli helt vertikala.



2. Sedan vrider man ämnet 90 grader och sågar ut de återstående två sidorna. Då kommer man såga bort den första hyvlade ytan som endast var en första referensyta.



3. Denna fyrkant är nu grunden varifrån allt fortsatt arbete utgår och måste därför stämma väl överens med det färdiga rundhultets yttermått. Efter att man hyvlat av ytorna markerar man mittlinjen på alla fyra sidor. Nu vill vi såga ut de 45 gradiga "åttkanterna". Vi behöver bestämma hur breda dessa ytor ska vara för att alla åtta ytor ska bli lika breda. Vi får ta hjälp av lite matematik.



$$D = x + f + x \Rightarrow D = 2x + x\sqrt{2} \Rightarrow$$

$$D = x(2 + \sqrt{2}) \Rightarrow x = \frac{D}{2 + \sqrt{2}}$$

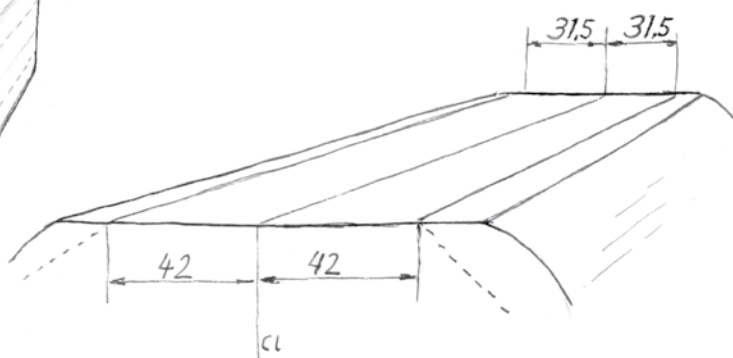
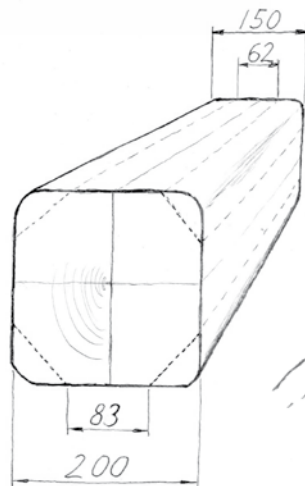
$$f = x \cdot \sqrt{2} \Rightarrow f = \frac{D}{2 + \sqrt{2}} \cdot \sqrt{2}$$

$$D = 200 \Rightarrow f = 83 \text{ mm}$$

$$D = 150 \Rightarrow f = 62 \text{ mm}$$

4. Vi ska alltså skapa åtta ytor som är 83mm breda i den grova änden, och avsmalnande till 62mm i den smala änden.

5. Lite av hemligheten är att lita på de sågade snitten och inte lägga till för mycket marginal. Om det blir för mycket som ska tas bort, riskerar man att hyvla bort sig. Tvärtom, om det är sågat snålt, räcker det med ett fåtal tag med elhyveln. Den kommer att ta bort ojämnheter, tack vare det långa bordet, och göra det mesta av jobbet själv. De åtta ytorna kommer nu att leda oss till det cirkulära tvärsnittet!

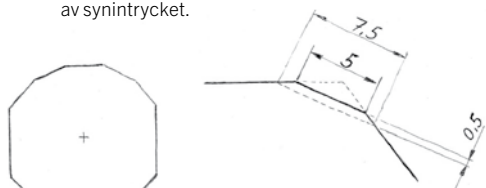


timmer

som hade uppstått efter första sågningen. Det var med andra ord bara att börja hyvla för mig! Jim kunde ägna sig åt att frigöra klon från den gamla gaffeln och Thomas fick arbeta fram kaltoppen mellan hans insatser med att dokumentera det hela. Han hade nämligen riggat en filmkamera och tog sig ibland tiden till att intervjua mig om vad och hur jag gjorde de olika delmomenten. Han lät kameran gå även när vi arbetade, så nu finns det hela på film. Snacka om slow-tv! Älgarna i den stora älgvandringen har fått hård konkurrens! ■

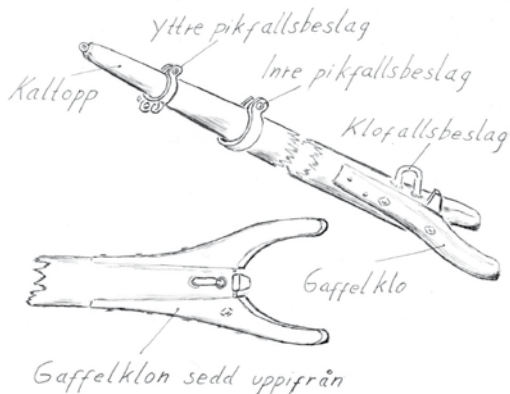
/KORHAN KOMAN
(BRIGGENS SKEPPSBYGGMÄSTARE
2003- 2008)

6. Nästa steg är att hyvla fram 16 ytor. Det gör vi genom att bryta de åtta kanterna. Vid tillverkning av grövre rundhult bör man rita ut även 16 kanterna, men vid klenare dimensioner, behövs inte det. Man ser ganska tydligt att ytorna blir ungefär lika breda eftersom vinklarna är sådana att en liten förändring i djupled skapar stor förändring i bredd. En sorts utväxling av synintrycket.



När man hyvlar bort 0.5mm ökar bredden på 16 kanten med hela 2.5mm!

7. Det sista steget av den grövre avverkningen är att få fram de 32 kanterna. Det gör man genom att bryta de 16 kanterna med elhyveln. Nu återstår nästan det roligaste, att ta bort de sista små kanterna och de kutter-slag som blir av elhyveln. Trevligast är att göra detta med en handhyvel, om den är vass vill säga! Till min stora glädje var den hyvel jag hittade just det, vass! Mycket vass till och med! En eloge till dem som vårdat verktygen i verkstaden! Men det är klart – detta är i jämförelse med mina egna verktyg och jag är tyvärr inte känd för att ha så vassa verktyg!



Nu är det inte helt klart bara för att man fått till en rund pinne. Det ska till en massa beslag och annat som ska passas in och monteras. Det yttre pikfallsbeslaget sitter närmast nocken vid början av kaltoppen, som är den yttersta nakna toppen utanför seglets infästning. Inre pikfallsbeslaget sitter på plats genom att det klämmer runt gaffeln. Gaffelklon sitter spikad och bultad på en avplanad yta på gaffeln i den grövre änden.

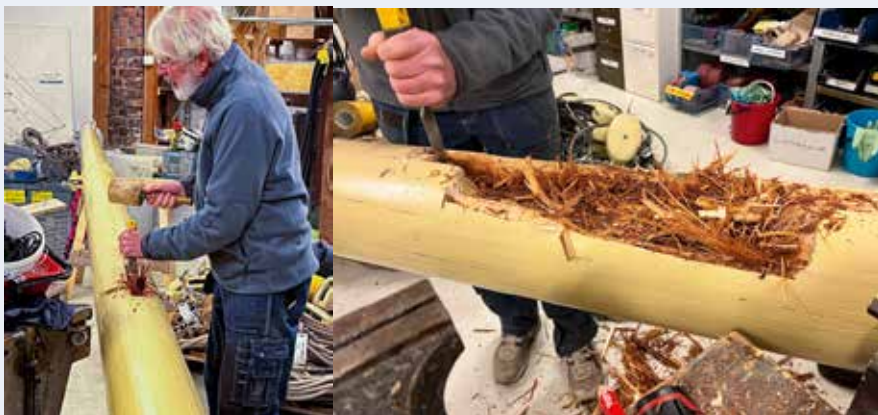


FOTO: STURE HAGLUND

Redan i samband med avriggningen i höstas misstänktes gaffeln vara murken och den flyttades in i verkstaden. Tanken var att det kanske skulle gå att "lusa i" en bit friskt trä. När **Kjell Dahlberg** började gå löst på virket med stämjärn så visade det sig att gaffeln var allt för murken för att kunna räddas.

FOTO: JAN OLSÉN



Vi hade flera stockar liggande hos Lasse Larsson i Dala Järna men det visade sig att endast en hade tillräckligt mycket kärnvod. Sedan tidigare visste vi att transporten är en dyrbar historia. Nu löste det sig finfint genom att Maserfrakt tog ämnet med samtransport på långtradare till Botkyrka. Därifrån körde **Lasse Bröms** (föreningens kassör) son **Douglas Olderin** stocken på släpvagn till Kolskjulet där den lyftes in i verkstaden.

FOTO: STURE HAGLUND



FOTO: THOMAS FURUVIK



FOTO: THOMAS FURUVIK

Ovan: **Korhan Koman** till höger, hyvlar 16-kant och **Thomas Furuviik** till vänster sågar första steget av formningen till kaltopp, hans kamera står på stativ och filmar. Till vänster passar **Jim Nordin** in den återvunna gaffelklon med alla dess bultar. Vid Briggenbladets pressläggning är gaffeln behandlad med Lignu – en tvåkomponents grundning baserad på lignin samt flera strykningar med linoljefärg.

SEGLINGSTEORI

för gaffelriggade traditionsfartyg

Texten på detta uppslag följde med som bilaga till nummer 4 - 2022 av **Fördevind** – medlemstidning för Sveriges Segelfartygsförbund. Den är skriven av Fördevinds redaktör **Hakon Malmborg**, en känd profil i skutvärlden. Han började skutkarriären med engelska kuttern *Lord Nelson* 1966. Från 1988 primus motor, skeppare och nestor för galeasen *Constantia*. Han är även medlem nummer 108 i Föreningen Briggen Tre Kronor.



Skeppets botten

Det som är under vattenlinjen kallas botten. När vi driver fram ett fartyg med vindens kraft är det fem elementära saker i botten att hålla reda på.

- Tyngdpunkten av lateralplanet (botten sedd rakt från sidan) ska ligga något **akter** om segelplanets, ca 10-15 %. Ett segelfartyg ska, liksom en segelbåt, vara lite lovgirig. Blir det för mycket kommer rodet att bromsa i onödan. Lovgirigheten känns allra mest på slören, och är lovgirigheten för stor kan hon bli svårstyrd i den vinden.

Lateralplanet kan förstöras föröver genom att vi bygger ut förstäven med en "näsa". Man bör inte försöka flytta tyngdpunkten akteröver genom att öka rodrets yta då effekten är liten och dessutom ökar påfrestningen på roderbeslagen.

Propellerhål i rodet skapar turbulens och ger ökad lovgirighet. Balansen kan också förbättras genom att man trimmar om djupgåendet för-akter, stagar om masterna och/eller ändrar storleken på de förligaste/aktersta seglen.

- Skillnaden mellan djupgåendet för och akter kallas styrlastigheten. Skrovets läge i vattnet längskepps har stor betydelse för seglingsegenskaperna. Om hon står mycket på aktern blir det stora mängder vatten som ska pressas undan, helt i onödan. Se därför till att den kraftiga styrlastighet, som var vanlig under de tunga motorernas tid, minskas till den ursprungliga när motorn inte fanns. Det kan handla om en meter som ska minskas till 15 cm. Barlasta rätt. Flytta tunga grejer föröver, t ex vatten- och avloppstankar.

I sammanhanget måste nämnas att de engelska och holländska nordsjöfiskarna uppvisar helt egna drag i sin skrovform. Här är styrlastigheten normalt ända upp till 1½ meter eller mer. Att de har så utmärkta seglingsegenskaper beror bl a på att de är mer skarpskurna i botten än de danska och svenska skroven.

- Propellern måste vara fritt roterande under segling, men allra helst tvåbladig och då fixerad lodrätt bakom akterstäv under segling. Om propellern har fyra blad kanske två av dem kan skäras bort.

Propellerhålet i roder/akterstäv ska vi för-

söka få så litet som möjligt. Fasa av alla kanter rejält så att propellervattnet kan strömma fritt när propellern är drivande.

- Botten måste vara slät. Viktigast här är förskeppet, dvs allting för om midskepps. Runda av förstäven till en halvcirkel i genomskärning. En fyrkantig stävbult skulle nog ingen konstruktör fundera på.

Roderbeslagen monteras vågrätt, inte vinkelrätt. Försänk bultskallarna och slipa ner ojämnheter så mycket som möjligt. Låg mutter sticker ut mindre än normalgrov, men har hela 85 % av styrkan.

Spik- och bultförsänkningar fylls med vanlig cement. Stuvlaskar och stävspunnings bromsar mycket – spackla i dem med lämpligt guck. Om kölen är ojämn kan en tunn plywoodremsa göra underverk som "spackling". Våta ytan ska vara minsta möjliga.

Beväxningen tiltar med värmen. Havstulpanerna blir stora i augusti och mattan av grönslick i vattenlinjen går knappt att rå på. Men var ändå försiktig med giftig bottenfärg. Spä ut den, måla tunt. Eller slopa den helt och skrapa bort det värsta av växningen på sensommaren. Tänk när ostindiefararna kom hem och försökte kryssa upp mot Älvsborg med hela botten full av sjögurkor... Jag upp-repar: Botten måste vara slät.

- Experimentera inte med lateralplanet nedåt. Alla som har lagt på mera köl har funnit att fördelen med större lateralplan försvann helt genom den bromseffekt som den ökade våta ytan medförde. Vi vill så gärna förbättra vad våra förfäder kommit fram till under århundradens seglation. Men i detta fall (som så ofta) kammar vi noll.

Vinden

Vinden rymmer (ger oss mera 'rum') eller skralnar (vrider emot). Vinden kantrar (byter riktning tvärt) eller skrotar (vrider långsamt). Vinden friskar (ökar) och mojar (avtar). Till slut stillnar det ut och vi får bleke, stiltje. Vackra gamla sjötermer som vi med fördel tar upp igen. (På engelska heter det veering aft-ahead, suddenly-slowly, freshening-falling.)

När vinden friskar ökar kraften med kvadraten på hastigheten. Från 6 till 12 m/

sek ökar alltså vindens kraft från 36 till 144, jämförelsevis. En vanlig storm är 25 m/sek. men i orkaner uppmäts ibland 65 m/sek. Kraften blir då 4000 mot 600! Man kan undra varför inte vinden anges i termer av kraft i stället för hastighet.

Farten

Skeppets fart har ju inte ökat i samma mån som vinden friskade. Om du gjorde 7 knop vid sex meters vind så blir det nog inte mer än 9½ knop vid tolv meter.

Detta beror huvudsakligen på att skutskrovet börjar göra motstånd i vattnet på allvar nästan vid 7 knop på våra skutor. Kurvan böjer uppåt här. Fartkänslan går inte förlorad för det, tvärtom, hela riggen brusar och bogsvalet ekar i förseglen. Det kan låta nästan som en kyrkogorgel på fördäck.

Nu måste vi klargöra en viktig princip vid all segling med tunga fartyg:

Håll farten!

När en vindby släpper väntar snart en ny. Den kommer du inte att fånga om du inte dessförinnan fallit av rejält, kanske 10 grader. Snabba på nu, mycket roder! Om du går in i den nya kåren med fladdrande segel ramlar farten ner dramatiskt och blir sedan svår att få upp igen. Tappa inte farten. Jag säger det igen: Tappa inte farten.

Detta blir särskilt tydligt när vi seglar för babords halsar. (Om vi är på södra halvklotet blir det tvärtom styrbords halsar.) Som alla vet drar sig allt som är i rörelse åt höger på norra halvklotet. Och ju fortare rörelse – desto mer högerdragnings. Den nya kåren som vi talade om nyss är mera emot oss än



Marstalskonaren
Constantia i Aarhus
bugt, Danmark. Till
vänster gaffelketchen
Maybe, Storbritannien.
Tall Ships' Race 2013.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

den vind vi hade nyss, för alla kårar ligger mera åt höger än omgivande svagare vindar. Och vrider alltså emot oss på babords halsar.

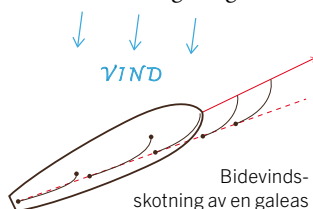
Seglandets själva princip

Vi seglar bidevind, sträck, halv vind, slör, läns eller platt läns. Läns är den tråkiga vinden. Små och stora farkoster gör samma fart. Som att åka luftballong. Det enda du kan göra nu är att skota ut så mycket du nånsin kan, sträck bomuthalen och saxa de stora seglen till fjärlstall. "Segla psalmbok" som de sa förr. Se då till att ha det förliga gaffelseglet åt lovert, om det finns något lovert, annars kommer det ju i lä av det aktre. Förseglen hjälper inte till alls. Ta ner dem om det är längre sträckor, eller planskota dem, för de nöts av att stå och slänga.

Men när vi ändrar kurs och förseglen börjar dra, då har vi gått från läns till slör och nu börjar fartygets lateralplan hålla emot vindens tryck. Nu blir hon som en tvål i badkaret och far iväg, fast vi inte alls klämde i den riktning som tvålen flög. Nu är det fest!

Skotning m m

Riggen på en skuta brer ut sig mera horisontellt än yachtriggen, som reser sig mera på höjden. Det här medför att vi måste ha väldigt noga koll på skothornen. De ska bilda en rät linje från aktern till en bra bit vid sidan av peket. Om vi skotar hem förseglen för mycket på bidevind så tappar skutan fart. Sämre fart betyder sämre höjd på kryssen, så förlusten blir dubbel.



Som vanligt gäller att ett segel ska skotas ut tills det fladdrar i förliket varefter det tas hem till det precis slutar fladdra. Seglen får inte "kasta skit" på varandra – de ska samverka genom den så kallade spalteeffekten.

Vid stagvändning ska förseglen, hör och häpna, fortsätta att dra! Här visar sig skutriggens horisontella utbredning tydligast: Förseglen får ju plötsligt ökad fart som en följd av själva giren och börjar därför inte fladdra förrän en stund efter att den påbörjats. Först när de fladdrar ordentligt lossas de och tas sedan över när vindögat passerats. Var snabb nu, ta hem allt som går och efterjustera (dvs skota ut) så snart skutan börjar få fart. Ibland måste vi bräcka med förseglen för att komma runt. Ju förligare segel vi bräcker med, desto effektivare förstås. Det brukar vara effektivt att bräcka även med det aktersta seglet. Vid stagvändning börjar vi med 10-15 graders roder och ökar sedan till dikt roder när vi närmar oss vindögat. Det är viktigt att inte bromsa med roderet i onödan.

I smult vatten kan det vara en fördel att få in gafflarna mera midskepps. Det kan ske på två sätt. Antingen med särskilda gaffelgårdar som halar in gaffeln från loverts reling. De är vanliga på skärgårdsfartygen, tex rospiggarna och ålandsgaleaserna. Om gaffelgårdar saknas tar vi hjälp av preventertaljan som kopplas från bomnocken till waterbordet och tajtas hårt, varvid piken kommer att dras in mera midskepps. Vi kan också använda dirken för att trimma i lätt vind.

I öppen sjö är det däremot viktigt att gaffeln får röra sig fritt och mjukt i sjön. Denna mjukhet är faktiskt en av gaffelriggens stora fördelar. Den borde betyda att seglet släpper vind varje gång skeppet duvar i sjön, men så gör det inte, märkligt nog.

Seglens form

En flygplansvinge är formad med millimeterprecision. Vi nöjer oss med centimetrar, men de är precis lika viktiga.

Segelmakaren formar seglet efter era önskemål. Det är viktigt att skutseglen får rejäla bukar jämfört med vad som är normalt på yachtsegel. Vi talar om 30-40 % djupare buk! Det beror förmodligen på att våra skepp är så tunga. Låt segelmakaren visa seglet på datorskärmen och titta noga hur det ter sig när du ökar på buken. Vrid på seglet i alla vinklar så ni ser det från alla håll.

En grundregel säger att seglen ska vara mera plana vid hård vind och mera bukiga i lätt vind. Detta reglerar vi själva, på flera sätt. Vid hård vind sträcker vi fallen hårdare än vid lätt vind. Särskilt pikfallen har stor betydelse här. Om vi pikar högt får vi ett diagonalveck från pikhornet till halshornet. Ju hårdare vind, desto kraftigare veck. Vid mycket lätt vind pikar vi inte något veck alls.

Diagonalvecket medför att gaffelseglets buk flyttas fram samtidigt som hela seglet får mindre buk, blir planare. Ett diagonalveck på motsatta ledden (från klohornet till skothornet) ska vi aldrig ha, det drar oss likasom inte framåt...

Och en sak, inom parentes, ladirken får aldrig skära in i seglet. Aldrig. Du får ju två bukar i seglet.

Har ni sprisegel på skeppsbåten? Samma sak här: En högt ansatt spristång ger ett kraftigare diagonalveck.

Ett annat sätt att göra ett gaffelsegel planare är att sträcka ut det mera till bomnocken. Ofta finns ett beslag så vi kan flytta hornet mellan flera olika lägen på bommen. Vi kan också ha ett bomuthal över en trissa, med en talja föröver.

Även på förseglen ger hårt sträckta fall ett planare segel än löst sträckta. Det flyttar även här fram buken lite, vilket är en fördel i hård vind.

Vinden friskar ofta frampå dagen och då är det dags att gå runt och sträcka upp fallen lite. Släck på skotet så går det lättare. På stageglen har nu liken börjat "korva sig" längs stagen och det ser ju inte så kul ut. På koffernageln kanske fallet har blivit lite löst belagt. Sista "ättan" ska läggas underst.

Pikfallen behöver tas hem mera. Då höjs toppseglets skotpunkter automatiskt och det kan vara skäl att höja toppseglen i motsvarande mån. Vinden friskar för det mesta under dagens lopp och vi kan få ganska tungt arbete med att sträcka upp alla fallen. Men det är värt mycket. ■

/HAKON MALMBORG

Mikaela

— världsomseglare som kommit hem

Vare sig du besöker riggverkstaden i Kolskjulet en tisdag, eller följer med ut och seglar med *Tre Kronor*, är chansen stor att du träffar på **Mikaela Svensson**. Hon har seglat på många av världens hav, men nu håller hon sig mest kring briggen.

Mikaela växte inte upp med båtlivet, förutom en kurs i optimistjollesegling i sjuårsåldern.

– När jag var 16 år var jag i Göteborg hos min pappa, och han tog med mej till bygget av *Ostindienfararen Götheborg*. Skeppet var jättehäftigt, jag blev helt tagen, berättar Mikaela.

– Så när fartyget var sjösatt och kom till Stockholm fem år senare, var jag ombord och fick höra att man kunde segla med. Samma dag gick jag hem och fyllde i ansökan – och blev antagen! Vilken lycka!

Sedan tog det visserligen ett och ett halvt år innan Mikaela äntligen kunde mönstra på. Då på en av *Götheborgs* sista etapper på Kinaresan, från Nice till London.

– Jag blev helt såld från första stund, berättar Mikaela. Vilken fantastisk gemenskap det blir på ett sånt här fartyg, det här att alla drar åt samma håll, alla vet vad de har att göra och verkligen jobbar hårt för att få fartyget att fungera.

– Sedan seglade jag med *Ostindienfararen* så ofta jag kunde, under min studietid.

Mikaela pluggade då till landskapsarkitekt på SLU.

– Fördelen med universitetsstudier att man kan planera sitt pluggande ganska fritt, till viss gräns. Så jag kunde vara med och segla en hel del.

Efter examen jobbade Mikaela i tre år, innan längtan ut i världen slog till.

– Jag sa upp mej och reste runt i två och ett halvt år, berättar Mikaela. Jag seglade mycket på *Tenacious*, ett engelskt fartyg som är anpassat för att ta emot gäster och volontärer med olika funktionshinder och ser till



Mikaela är aktiv både i Briggen Tre Kronors volontärbesättning och i föreningens Rigg- och underhållsgrupp. På bilden är hon uppe på segelvinden i Kolskjulet och bland annat smörjer läder på seglen.

att de har möjlighet att delta i seglingsarbetet. För att få ihop ekonomin jobbade jag också i omgångar som besättning på privata lyxyachter. Det är ett bra sätt att arbeta för en resenär – man har mat och husrum, bra lön och kan spara pengar!

Bland annat seglade hon en hel del kring Australien och Nya Zeeland, med en transportsegling av en båt från Sydney till Cairns som ett av de bästa minnena.

– Det var härligt att vara fri och komma till nya platser – men jag insåg också under de där åren varför jag vill bo i Sverige.

Och nu har Mikaela hittat hem. Till briggen *Tre Kronor*!

– Jag har alltid känt till att skeppet fanns, segelfartygsvärlden är ju inte så stor, alla känner alla... så när jag nu bor och arbetar i Stockholm kändes det naturligt att söka mig till briggen, säger Mikaela. Och det har jag inte ånrat!

– För mej är det naturligt att underhållsarbete och segling hänger ihop. På de andra fartygen jag seglat har ju det mesta underhållet gjorts när man seglar, eller under vilodagar i hamn. *Tenacious*, till exempel, seglar året om, så där måste man kunna både underhåll och segling, som volontär.

– Men briggen *Tre Kronor* är så fin! Det känns verkligen stort att få vara med och vårda det arbete som de skickliga hantverkarna, de som byggt henne från början, har lagt ner. Och att sedan få vara med och besluta segel uppe i riggen, det är nog det bästa jag vet ombord!

– Dessutom – de andra fartygen jag seglat har varit mycket större och trögare att manövrera. Att som med briggen, kunna stagvända på en femöring, kryssa i de trånga farvattnen i Stockholms skärgård – det är unikt! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL



Uppe i stormasten på *Ostindiefararen*, sommaren 2022, på etappen mellan Köpenhamn och Oslo.



Jag jobbar på en privatyacht 2017 och har som uppdrag att segla den längs Australiens östkust, från Sydney till Cairns.



Jag blir döpt av "Neptunus" (Kapten Barbara) när jag korsar ekvatorn för första gången. Seglats från Sydafrika till Karibien med SV *Tenacious 2018*.



Besök oss på Allt för Sjön

Äntligen är båtmässan Allt för Sjön tillbaka efter över två års pandemiuppehåll. Senast Föreningen Briggen Tre Kronor ställde ut på båtmässan var 2020, då tvingades vi snöpligt nog få slå igen i "halvlek" den 11 mars då pandemin hade utbrutit.

Den här gången finns vi tillsammans med Classic boat-avdelningen i B-hallen med monternummer B11:26. Vi kommer bland annat att ha flera "miniföredrag",

"Briggenloppis" och så kommer **Johnny Åstrand** att visa hur man splitsar vajer.

Mässans öppettider:

Första helgen 9-12 mars:

Torsdag 15:00-21:00 | Fredag 10:00-18:00 |

Lördag 10:00-18:00 | Söndag 10:00-18:00

Andra helgen 16-19 mars:

Torsdag 12:00-21:00 | Fredag 10:00-18:00 |

Lördag 10:00-18:00 | Söndag 10:00-18:00.

Välkomna att besöka oss! ■ /PB

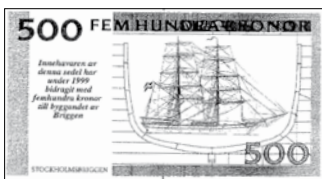
Köp en Briggenfemhundring!

När vi bytte ut klyvarbommen tog vi vara på virket från den gamla och sågade upp det i mindre bitar.

Med hjälp av lasergravyr har vi bränt in en specialdesignad femhundrakronorssedel som du kan bli ägare av och därigenom verkligen få en äkta bit av *Tre Kronor af Stockholm* samtidigt som du hjälper oss att få vårt vackra fartyg rustat inför sommarens seglingar.

Duköper din Briggenfemhundring genom att sätta in 500 kr på Föreningens plusgiro 87 36 63-9.

Märk betalningen med "Femhundring".



En "sedel" med anor

Den allra första Briggenfemhundringen tillverkades strax före sekelskiftet i samband med att vi skulle resa nollspan- tet mitt i fartyget. För att finansiera det span- tet gjorde vi 100 femhundringar som såldes till medlemmarna och nu hoppas vi att du vill vara med och föra traditionen vidare! ■



The Tall Ships Races 2023

Årets Tall Ships Race går i Nord- sjön med start i Den Helder, Neder- länderna mellan den 29:e juni och 2:a juli och avslutas i Arendal, Norge mellan 3-6 augusti.

Enda anmälda svenska fartyg hittills är *Westvind af Göteborg*. Nästa år är det dags för race i Öster- sjön. ■ /PER BJÖRKDAHL

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



Akrobatiskt underhållsarbete

Ett skäl till att vi just nu har så många underhållsarbeten på *Tre Kronor af Stockholm* är att fartyget i stort sett helt varit obemannat under de två pandemiåren. En vanlig säsong när fartyget är bemannat uppstår ibland "liggedagar" som bland annat används för underhåll och extra rengöring. Under några dagar i augusti förra året målade besättningen styrbords brädgång. Ovan jungman Maria Munkhammar, nedan intendent Tilde Björkman och nere till höger båsen (båtsman) Bea Robberstad Jåsund. FOTO: PER BJÖRKDAHL

