



# Glöd hett

Vår smed, Tomas Hermin, har haft en intensiv period och det kommer inte att bli mindre att göra under det kommande året.

Det är inte helt rätt att bara nämna Tomas för det är faktiskt fler personer inblandade i arbetet med rigg och roderbeslag.

Själva svetsarbetena gör Tomas om vi inte, som i vissa fall, lämnar arbetet till någon etablerad svetsfirma.

Det är lätt att glömma att det är väldigt mycket arbete som måste göras innan själva svetsandet kan komma igång.

Det handlar om allt från att skaffa fram materialet och beställa utskärning av delarna till att svarva alla axlar, bussningar och skivor. Och, framför allt, det som nästan är det viktigaste för att få bra svetsar, nämligen att slipa till och bereda svetsfogarna noggrant.

Allt detta utförs av ett antal engagerade volontärer som har många års yrkeserfarenhet bakom sig men som nu gärna är med och hjälper till. Tomas tycker inte att själva svetsandet är särskilt svårt. Det svåra är att klura ut den bästa lösningen, sedan är själva jobbet lätt.

Beslagen som tillverkas ska i de flesta fall sitta i riggen men en del av beslagen ska vara på andra ställen som till exempel roderbeslagen. Gemensamt för dem alla är att de har god anliggning mot träet.

För att uppnå detta tillverkar vi ofta mallar på hur beslagen ska se ut. När beslaget är klart och ska monteras görs en sista finputsning på själva träytan.

Det hela bygger naturligtvis på ett gott samarbete och fungerande kommunikation mellan smeder och timmermän. ■

KORHAN KOMAN  
SKEPPSBYGGMÄSTARE



Tomas Hermin gasskär formen på ändarna till roderbeslaget.

FOTO PER BJÖRKDAHL

## Har du hört att...

...när kungen fyllde 60 år uppvaktades han av landshövding Mats Hellström som överlämnade en tavla. Föreningen Briggens ordförande, Per Landqvist, och bolagsstyrelsens ordförande Thomas Flinck var också där.

Kungen blev så glad att han tog sig lite extra tid med trion från *Tre Kronor af Stockholm*.

I nästa nummer skriver Mats Hellström om vad som egentligen hände. Tidningen får du i brevlådan före midsommar. ■

## VD TAR RODRET

MAGNUS SEDERHOLM

Nu återstår ett drygt år innan visionen om en seglande brigg är förverkligad! Ett händelserikt år med nya uppdrag och utmaningar.

Fartyget blir ett mästerverk och är redan omtalat för sin höga kvalitet – "Världens främsta brigg", enligt ledningen för The Tall Ships' Races. Vad som också imporerat är det företagsbygge som pågår. Vårt Advisory board har gett projektet ett omdöme vi är stolta över – "Briggen är en stark representant för hur svenskt välstånd en gång skapades, byggt på yrkeskunnande, kvalitet, långsiktighet, entreprenörskap och internationell handel".

Något vi vill leva upp till i ord och handling även det kommande verksamhetsåret.

Att ha deltagit i bolagets och föreningens styrelsearbete under ett drygt år har varit

*"Världens främsta brigg"*

lärorikt och en bra förberedelse för uppdraget som vd.

Vi är nu på väg att skapa en stark organisation med

tydlig och konstruktiv rollfördelning och med en gemensam vision som grund. Bolaget har lagt fast en affärsplan, där allt som görs ska utgå från och förstärka det omdöme jag citerat ovan. Vårt redan starka varumärke är intimt kopplat till hur vi förvaltar våra kärnvärden. När vi nu tar de definitiva positionerna på marknaden har alla som företräder projektet en nyckelroll.

Ett viktigt steg på väg mot en välförtjänt succé är att vi vårdar våra nätverk väl. Detta gäller särskilt föreningens medlemmar och bolagets aktieägare. Redan nu planerar vi för hur ett år i full drift ser ut.

Ett annat viktigt nätverk under uppbyggnad är "Företag under Segel". Briggen har under snart tio års byggtid samarbetat med en lång rad företag, vilka vi nu erbjuder medlemskap i det nya nätverket på förmånliga villkor, se bilagan som medföljer. Vi bygger också upp kontakterna med större företag och organisationer. Vi glädjer oss särskilt åt att Stockholms stad nu kommer in i samarbetet.

Vi flyttar inom kort till vårt blivande permanenta läge närmare Kastellholmen.

Håll babord efter Skeppsholmsbron och följ brobänken! Välkomna! ■



ILLUSTRATION PER BJÖRKDAHL

## Färden till Beckholmen...

När det här numret av Briggen-bladet fortfarande var kvar på tryckeriet bogserades *Tre Kronor af Stockholm* till torrdockan på Beckholmen.

Det blev en spännande färd som har krävt en hel del planering, inte minst eftersom vi ville göra det möjligt att ta med specialinbjudna gäster på överfarterna. Det innebär bland annat att ett särskilt passagerarcertifikat har utfärdats av Sjöfartsverket.

Förflyttningen sker med hjälp av bogser-

båt och förstås ett eskortfartyg – *M/Y Alba*.

Ta chansen att titta ner till Beckholmen de återstående dagarna och spana in hennes vackra linjer. Det kommer att dröja några år innan du får möjlighet att se hela det vackra skrovet igen.

Utdockningen är planerad till måndagen den 22 maj.

I det extranummer som trycks lagom till midsommar berättar vi om in- och utdockningen och allt annat spännande som händer de här intensiva vårveckorna. Det blir ett späckat nummer med massor av bilder. ■

## ...en förhalning eller en förflyttning?

Vi har haft en livlig diskussion om vad resan till Beckholmen kunde kallas. Kunde vi skriva förhalning eller var det fråga om bogsering. Göran Romare visste förstås besked.

"Ursprung till ordet förhala(ning)" är det plattyska/holländska "verholen" = förflytta med linor.

Enligt de källor rörande marin vokabulär som jag har tillgängliga, menas med "förhala" att förflytta ett fartyg eller en båt med hjälp av förhållningslinor från en plats till en annan inom ett hamnområde; det vill säga

att fartyget hela tiden har en tamp i land – detta även om den plats det förhalas till, skulle vara en ö eller en dykdalb.

En förflyttning så lång sträcka som från Skeppsholmen till Beckholmen kan endast ske genom bogsering eller varpning. Det sistnämnda innebär att med exempelvis en roddbåt föra ut ett lättare "varpankare" från fartyget så långt ankartåget räcker – fälla det – och därefter genom att hala eller spela sig upp till ankaret, förflytta fartyget dit. Manövern kan förstås upprepas flera gånger.

I det här fallet är det säkert fråga om bogsering men bör kanske kallas förflyttning". ■

# The Tall Ships' Races – en unik regatta

The Tall Ships' Races, TSR, är världens största internationella kappsegling för stora segelfartyg. Den arrangeras av Sail Training International, en ideell organisation med säte i England.

Man har medlemmar världen över med syftet att introducera och utbilda ungdomar av alla nationaliteter, oberoende av kulturell och religiös bakgrund, i segling.

Målsättningen är att skapa ett evenemang där ungdomar kan mötas under annorlunda former som skapar nya kontakter.

TSR är en kombination av tävling och vänskaplig samsegling. I seglatsen ingår två tävlingsetapper samt en vänskapssegling där ungdomar kan byta fartyg för att få nya erfarenheter och vänner. Minst hälften av besättningen på varje fartyg måste vara mellan 16 och 25 år för att fartyget ska få delta.

TSR har arrangerats sedan 1956 och firar i år 50-årsjubileum. Jubileumsseglingen går samma rutt som för 50 år sedan. Från Saint Malo i Frankrike via Torbay i södra England till Lissabon i Portugal. Därefter till Cádiz och La Coruña i Spanien innan man avslutar

i Antwerpen, Belgien.

År 2007 kommer TSR till Stockholm. Då går seglingen mellan fyra städer runt Östersjön: Århus – Kotka – Stockholm – Szczecin.

Den första etappen går från Århus, Danmark till Kotka i Finland. Start från Århus den 8 juli.

Vänskapsseglingen går mellan Kotka och Stockholm och fredagen den 27 juli löper skeppen in i Stockholm.

Under följande fyra dagar förvandlas Skeppsbron och Stadsgården till ett festivalområde med massor av artister och där besök-



Den ryska fullriggaren "Mir", är en av de största fullriggarna i världen och deltar ofta i The Tall Ships' Races.

FOTO MATTIAS WESTERBERG

kare kan borda skeppen. Målgång sker i Szczecin, Polen den 4 augusti. ■

ROLAND STORM

**Läs mer på sidan 6**

## En vanlig dag på jobbet

Jorden runt-kappsegling var huvudämnet vid en nätverksträff för aktieägare och finansiärer den 14 februari i år.

Gunnar "Gurra" Krantz är den svensk som har mest erfarenhet av ledarskap i professionell segling och har varit skeppare i två hela jorden runt-seglingar. Sina erfarenheter använder han nu i ledarskapsutveckling och som föreläsare. Så här berättar han:

En vanlig dag på jobbet i södra oceanen – neråt Roaring Forties – kan vara snöstormar, ständigt hårda vindar, tjugo sekundmeter dag efter dag. Ständiga byten av segel för att nå maxfart; dygnet runt över tjugo knop. Vågberg på över tjugofem meter, vågor som

båten ofta går rätt igenom. Ständigt dagar med mängder av isberg på radarn. Isklumpar stora som bilar som sveper förbi och som man hela tiden försöker väja undan. Alltså arbetsdag efter arbetsdag som är ett inferno. Hela tiden en potentiell risk för katastrof.

Det kan också vara som i tropiska vatten runt ekvatorn, där vinden bara dör ut, från en fin bris ner till noll på några minuter. Det jobbigaste är då man kan se konkurrenter i kikaren eller på radarn som pilar iväg, vinden kanske finns en sjömil bort.

Hur klarar man sådana påfrestningar?

Motivation. En tro på sig själv, på besättningen och hela teamet och en övertygelse att materialet är det bästa tänkbara. Själv-



Gurra Krantz signerar sin bok "Fighting Spirit". För intäkterna av försäljningen köpte han en garneringsplanka.

FOTO PER BJÖRKDAHL

klart måste besättningen på den här nivån vara proffs med en bra mix av specialkunskaper och med olika personliga egenskaper – det gäller att också ta vara på olikheter. I grunden krävs dock en samstämmighet i moralisk uppfattning. Mycket humor är en viktig framgångsfaktor. ■

PER BJÖRKDAHL



### Ett hantverk åtföljs av ett annat

När ryggen känns som en furu, när knoparna hopar sig i din aktertavla och det känns som du börjar falla ur kurs...

**Leg. Naprapat Mikael Klintmark**  
REHAB Kliniken • Västmanagatan 40  
Privatbehandlingar • Företagsavtal • Utbildning  
Tel. 08-27 99 86 • [www.naprapatet.com](http://www.naprapatet.com)

# En spännade resa då och nu

Ostindiefararens estradör och superkargör, Ove Andersson fängslade årsmötesdeltagarna med *Götheborgs* historiska och nuvarande äventyr.

Efter avslutade årsmötesförhandlingar i mars fick de uthålliga följa med Ove Andersson från *Ostindiefararen Götheborg* som tog oss med på en livfull och spännande färd.

Vi startade på Terra Nova-varvet vid nuvarande Strandvägen. Där sjösattes den första Ostindiefararen *Götheborg*, anno 1738. Stockholm var vid den tiden Sveriges största stapelstad. Här fanns många varv; Djurgårdsvarvet vid nuvarande Gröna Lund, Johan Clasons varv på Blasieholmen och Stora Stadsvarvet vid Tegelviken på Söder. Av Ostindiska Companiets 37 fartyg byggdes 26 i Stockholm.

Den 14 mars 1743 avseglade skeppet *Götheborg* på sin tredje resa mot Kina. Ombord fanns varor som skulle säljas i Cadiz i Spanien mot spanska silverpiastrar – det var den enda valuta kineserna var intresserade av.

Efter någon dag till sjöss upptäcktes det att det fanns tre fripassagerare ombord. Vid passagen av norska kusten dök tre hungriga små pojkar upp. Det var gossarna Jacob, Carl och Magnus. Det var omöjligt att vända om eller sätta dem iland då fartyget redan var sent i väg. Pojkarna fick bli "skuttare", det vill säga hunsade betjänare åt befälet.

Resan blev svår. Efter rundningen av Godahoppsudden blev vattnet sämre och sämre. Då fartyget kommit iväg sent på säsongen möttes det av motvind och dåligt väder. Fem och en halv månad låg *Götheborg* stilla i Batavia – nuvarande Djakarta – innan man så småningom nådde Kina.

Efter avklarade affärer vände man åter mot Sverige. Den 12 september 1745 nådde man äntligen hemstaden Göteborg där man snöpligt nog gick på grund och sjönk utanför Nya Elfsborgs fästning. Efter sjöförhör frikändes kapten Erik Moreen.

Vad hände då med gossarna? Ja, Jacob Steffenborg gick så småningom till sjöss igen i engelska kofferdiskepp. Han slutade sina dagar som styrman.



Ove Andersson representerar vid högtidliga tillfällen som superkargör. På 1700-talet stod superkargörerna högt i rang och saluterades med åtta kanonskott vid hamnanløp.

I dag seglar "nya" *Götheborg* på sin resa mot Kina. Som avslutning på Oves föredrag fick vi se några filmsekvenser som bland annat visade hur fint hon gick i 20 sekundmeters undanvind. ■

PER BJÖRKDAHL



## Tage har åkt två Vasalopp – i år

Ser den här skidåkaren bekant ut? Jovisst, det är ju Tage Berglund.

Skepps- och aktieägare, kassör i föreningen och ekonomiansvarig i bolagsstyrelsen i många år, vd i Stockholmsbriggen AB och numera ständig sekreterare i bolagsstyrelsen och ständig eldsjäl.

Tage Berglund åkte i år inte mindre än två Vasalopp.

Det första, som till längden egentligen bara var ett halvt, körde han i februari i Mora, Minnesota, USA. Sen körde han riktiga Vasaloppet från Sälen, med målgång i

Mora, Sverige. Det var Tages 34:e Vasalopp!

– Men i år var det trögt, säger han. Det var det för alla, segertiden var den sämsta på femton år. Min tid var ungefär en och en halv timme sämre än i fjol.

Tage körde Vasaloppet på 9,5 timmar. Han åker för övrigt lika gärna utför som på längden. Och i slalombackarna står han på som ett skällat troll, har vi fått höra.

Men snowboard åker han inte.

– Nej, jag känner mig inte mogen för det än, säger Tage. ■

KERSTIN OTTERSTÅL

### Stockholmsbriggens skeppsredare

Ikea  
Outokumpu

### Stockholmsbriggens samredare

Elfa AB  
NYKLauritzenCool  
MAQS Advokatbyrå

### Hedersleverantörer

BG Digital AB  
Båtmässan Allt för sjön

Certex  
Dataphone  
Dokumentkraft  
Engwall & Claesson  
Essve  
G-Ess Yrkeskläder  
Jehanderson  
Kaupthing Bank  
Layher  
NCC  
Planet 11

Rapp Collins Stockholm  
Rolls Royce AB  
SAAB  
Saint-Gobain Abrasives AB  
Scania  
Sjöassistsans  
Skandiform  
Spring Mobil  
Statens fastighetsverk  
Södermalms Trä  
Total Design Europe

# Från skeppsgossebrigg till hummersump – briggen *Falkens* märkliga öde

*Tre Kronors* förlaga, briggen *Gladan*, byggdes för flottan och sjösattes 1857. Tjugo år senare, 1877, byggdes en liknande men mindre brigg, *Falken*.

*Falken* var skeppsgossebrigg från start. Åtskilliga unga män lärdes upp ombord – fram till andra världskriget, då ubåtar, minor och torpeder gjorde farvattnen alltför farliga. *Falken* togs ur tjänst 1943 och såldes till en privatperson.

Några år senare köptes fartyget av en tysk-född läkare, dr Ludvig Lienhard.

"Jag köpte *Falken* år 1947 och rustade ut henne för utvandring till Sydamerika", skriver dr Lienhard i ett brev på 60-talet. "Råriggen fick vika för en mera förmånstjänlig Bermudarigg och det gamla mässrummet omdanades till maskinrum. Så installerades 14 hytter och kabyss i fören."

*Falken* avseglade i december 1947. Ombord fanns dr Lienhard och ett tjugotal tyskar, svenskar och balter som ville söka sig en framtid i Sydamerika. Efter en äventyrlig seglats kom sällskapet till Buenos Aires i juli 1948.

En av många skeppsgossar som seglat på *Falken* hette Gillis Lindstam. På 1960-talet började han forska i vad som hänt med fartyget. Han fick så småningom kontakt både med dr Ludvig Lienhard i Argentina och med en "seglarbroder", Folke Bergström, som emigrerat till Chile och där varit chef för Agas svenska dotterbolag. Folke Bergström hade varit skeppsgosse på *Gladan*.

Så vad hände sedan med den stolta f d skeppsgossebriggen? Jo, dr Lienhard sålde henne med sorg i hjärtat 1954 till en grupp

chilenare. Deras plan var att bygga om fartyget till högsjöfiskekutter. Men på första resan med nya ägarna hamnade hon i en svår storm i Magellans sund och strandade vid Canal Ingles. Skrovet var dock inte värre skadat än att *Falken* kunde bärgas – enligt uppgift genom att företagsamma män grävde en kilometerlång kanal för att sedan få henne flott med tidvattnets hjälp.

Efter upprustning och ombyggnad sattes *Falken* i trafik mellan Valparaiso och ögrup-



pen Juan Fernandez som hummersump och passagerarbåt. Vi citerar ur Folke Bergströms brev till Gillis Lindstam 1964:

"Då min son vid *Falkens* senaste besök hade ärende till Valparaiso lovade han söka skaffa bevis för mina föregående uppgifter att *Falken* verkligen numera uppehåller förbindelse mellan ögruppen Juan Fernandez, dit *Falken* fraktar levande hummer och båda vägarna hugade turister.

Min son kunde icke komma ombord, då *Falken* låg för ankar på reddan, men tog några fotos, av vilka jag ska sända kopior då de framkallats. Han träffade emellertid ägaren och chefen för fiskebolaget "Falken", Sr Carlos Bascuñan Mac-Kay, som, när han fick höra min sons ärende, beklagade att han icke

fått träffa mig, vilket han hoppades skulle ske vid något framtida tillfälle.

Sr Bascuñan försäkrade emellertid att *Falken* var den förmodade f d skeppsgossebriggen, byggd 1877 i Karlskrona. Han hade själv varit med vid bärgningen i Maggalhaens Sund och hade hemma hos sig fotografier från bärgningen.

*Falken* har ju undergått åtskilliga förändringar. Dels är riggen helt ändrad, dels inredningen, som ju numera har en del hytter samt ett sumpdepartement för hummern. Kojfacken vid relingen ha också tagits bort. Gamla skeppsklockan lär finnas kvar."

Av en artikel i Chiles största tidning 1965 framgår det också att *Falken* förutom humrar och turister även fraktade ansevliga mängder vin till befolkningen på ögruppen Juan Fernandez. Så stora mängder att landshövdingen grep in och begärde att vinfrakten till ön skulle minska.

Men vad hände sedan med *Falken*? Det vet vi inget om.

Förre skeppsgossen Gillis Lindstam gick ur tiden på 1980-talet och hans son Bob, som är medlem i Föreningen Briggen, har vänligen lånat oss alla de brev, foton och många andra dokument som hans far hade samlat om *Falken*.

Vet du något mer om *Falkens* vidare öde? Skriv till Historiska hörnet, [historia@stockholmsbriggen.se](mailto:historia@stockholmsbriggen.se) eller ring Christer Yström, 08-741 04 33 på kvällstid. ■

CHRISTER YSTRÖM

KERSTIN OTTERSTÅL

Fotnot: Vi har citerat direkt ur Ludvig Lienhards och Folke Bergströms brev som innehåller en del felaktigheter och ålderdomlig stavning. Således rustades *Falken* inte ut – hon rustades, mässrum heter är egentligen gunrum och så vidare.

## Lyckad aktieförsäljning

Både gamla och nya aktieägare har bidragit till det lyckade resultatet av aktieförsäljningen.

Gensvaret kom snabbt. Redan dagen efter utskicket hade vi fått in intresseanmälningar.

Vi riktade oss först till dem som redan är aktieägare. Därefter fick alla medlemmar som

ännu inte var aktieägare en chans att köpa en aktie. Erbjudandet innebär att köp av tio aktier resulterade i elva aktier.

Sammanlagt har vi fått in närmare



två miljoner kronor och Briggen *Tre Kronor* har just nu 2 007 aktieägare. Många har givit barn och barnbarn en aktie.

Anmälningar kommer fortfarande in men nu börjar – glädjande nog – våra aktier ta slut. Från den emission vi gjorde 2001 finns ett hundratal aktier kvar. ■

ELIZABETH BERGGREN

KASSÖR I FÖRENINGEN BRIGGEN

# The Tall Ships' Races

## Östersjödrottning



Lillian Westerberg – erfaren generalsekreterare för The Tall Ships' Races Stockholm 2007.

FOTO PER BJÖRKDAHL

**Om The Tall Ships' Races i Stockholm år 2007 blir en succé är det Lillian Westerbergs förtjänst. Möt evenemangets charmerande och entusiastiska generalsekreterare.**

För Lillians del började allt en höstdag 1984. John-Olle Persson, dåvarande finansborgarråd, hade fått en fråga varför inte Stockholm sökte värdskapet för Tall Ships' Races (TSR). John-Olle visste att Lillian hade segelbåt och sommarhus i skärgården. Det tyckte John-Olle var tillräckligt för att skicka henne till London och årsmötet i Sail Training International.

Där träffade hon Norrköpings representant som förvånat kom fram till Lillian och sa:

– Vad gör Stockholm här? Ska Stockholm konkurrera med Norrköping?

Norrköping föreslog att man skulle ansöka gemensamt. Och så blev det. Stockholm fick seglingarna 1987 tillsammans med Norrköping. Lillian blev projektledare.

Nästa gång Stockholm var värd för TSR var år 2000. Lillian blev projektledare.

Under de 20 åren Lillian har arbetat med TSR har hon byggt upp ett mycket stort nätverk. Det är mängder av människor inblandade; arrangörer, kaptener på båtarna, politiker och tjänstemän i Stockholm, myn-

digheter, båtorganisationer och personer från de andra deltagande städerna.

– Stockholm har ansökt varje gång TSR är i Östersjön. Det sker ungefär vart fjärde år. Allt eftersom evenemanget växer blir det allt svårare för de små städerna runt Östersjön att klara av evenemanget, menar Lillian. Nu lyckades Stockholm få TSR 2007.

På frågan om det är något speciellt minne Lillian har från alla dessa år hon funderar Lillian en stund innan hon svarar:

– Det är så många episoder jag kan berätta om men det som jag tänker först och främst på är att det är så oerhört stimulerande och positivt att jobba med TSR, eftersom de alla, allra flesta är odelat positiva.

– Att på nära håll få se alla förväntansfulla ungdomar, alla möten som sker, inklusive de små romanser som blommar upp ombord, är väldigt underhållande, säger Lillian.

– Det är också fascinerande att möta alla kaptener och höra deras berättelser om äventyren på de stora haven. Fartygscheferna är mycket glada över att få komma till Stockholm, även om några är bekymrade över inseglingen. Alla är ju inte vana vid vår skärgård. Men med lots ombord ska det inte vara några problem, menar Lillian.

Ett annat speciellt minne, om inte så positivt, fick Lillian år 2000.

– Jag hade väl lite väl bråttom en dag, snubblade på ett av järnvägsspåren på kajen, ramlade illa och slog i armbågen, säger Lillian. Jag gick tre dagar med uppsvullen arm innan jag insåg att den var bruten och det blev omedelbar operation. Det var samma dag som starten gick så jag missade den fina upplevelsen, suckar Lillian.

– Därför ser jag speciellt fram emot starten 2007. Den ångdrivna isbrytaren *Sankt Erik* kommer vara startfartyg ute vid Revengegrundet. Jag hoppas verkligen att *Tre Kronor* är med där ute, säger Lillian.

Lillian hoppas dessutom på ett bra samarbete med *Tre Kronor* under 2007.

– I dag är vi få men det stora arbetet börjar efter sommaren. Vi kommer så småningom att bli ett tiotal personer på kansliet. Sedan behövs mängder med andra resurser och vi ser gärna ett samarbete med briggen *Tre Kronor*, dess organisation och alla volontärer. Vi kan ha stor hjälp av varandra, menar Lillian.

– Jag vill också gratulera er till det fantastiska bygget av *Tre Kronor*, tillägger hon. Det är roligt att det byggs en brigg i Stockholm. Normalt är det få briggar som deltar, det finns bara en handfull seglande briggar. *Tre Kronor* är mer än välkommen, avslutar Lillian. ■

ROLAND STORM

# GULDKORN

FRÅN FÖRENINGEN

Under den här vinjetten inbjuder vi våra medlemmar att skriva kort om något minnesvärt du upplevt som medlem i föreningen. Skriv till [bladet@stockholmsbriggen.se](mailto:bladet@stockholmsbriggen.se) och skriv nu!

**Vi var tre lyckliga seglare från Föreningen Briggen som fick chansen att segla med HMS Falken för några år sedan.**

Påmönstring kl 9.00 pip vid Östra Brobänken. Inkvartering, uppställning på mellandäck, fördelning till vaktkvarter och fixa hängkojerna! Här gällde snabba tag.

Kasta loss! Ut på Stockholms ström. Snabbutbildning vid stationer. Förbered för segelsättning. På Kanholmsfjärden hisade vi på. 14 man på gaffelsegelfallet. Sedan följde en fantastisk segling ner

utmed svenska kusten mot målet Karlskrona.

I fyra dygn jobbade vi sida vid sida med nyckelbesättningen. Långa vakter innebar långa samtal med nya kompisar. Sällan glömmer jag känslan av att stå till rors under en kristallklar stjärnhimmel och att styra *Falken* söderut under en fin slör.

Vad minns man mer? Bra befäl, god mat och en glupande aptit, samarbete och ett helt nytt språk:

- Räck gaffelsegelfall!
- Hal dör.
- Hissa!
- Stå!
- Stoppare på.
- Uppgå så vackert.
- Stoppare tagit!

Och så måste man ju upp i riggen och känna efter hur det känns att stå utkik i salningen och kanske högre upp ändå. Skärgården är vacker när man glider fram med sådan utsikt. Och visst pirrade det lite i maggropen. Jag tänkte att precis så här fint kommer det att kännas när vi får briggen under segel. ■

TEXT OCH FOTO:  
CLAES ANDER



## Vi stöder briggen och är huvudleverantör av färg



**Engwall o. Claesson AB**

**FÄRG FÖR TRADITION OCH MILJÖ**

Götlundagatan 11 • 124 71 BANDHAGEN  
Tel: 08 - 860 350 • Fax: 08 - 99 90 03  
[www.eoc.se](http://www.eoc.se)

# Nu ger alla järnet

Äntligen är våren här och vi har tagit bort delar av vintertäckningen – tillräckligt för att släppa in solen och få se mer av fartygets linjer med däckshusens höjder och storlek.

Det är lite dubbelbottnat att ta bort plasten; en del arbeten görs lättare när man kan stå torrt även vid regnskurar medan andra arbeten, till exempel riggen, inte kan göras under täckningen.

Nu monterar vi och sätter an den stående riggen, det vill säga vant och stag av klädd wire. Men först har vi hissat märsstängerna på traditionellt vis – upp genom borchålet med hjälp av fartygets egna taljor.

Under vintern har vi gjort många arbeten som inte syns men som är viktiga för att kunna fortsätta med inredningen. Tankarna och den 90 ton tunga blybarlasten är på plats och säkrad. På en nivå strax över tankarna är durkeglarna monterade. De är lagda så att det går att lyfta ett stråk som löper längs kölsvinet, för att vi ska kunna lägga rörsystemet.

I maskinrummet har vi isolerat maskinrumsskottet till brandklass A60. I de övriga skotten har vi tagit upp hål för rördragningen och monterat vattentäta och brandsäkra genomföringar av typen brattberg.

På däck bygger vi nu däckshusen. Först gör vi väggarna klara, därefter passar vi in takbalkarna. Takplanken väntar vi med eftersom vi måste kunna lyfta ned utrustning genom husen.

Däckshusen är nedsänkta i däck för att de inte ska sticka upp för mycket över relingslinjen. Det har inneburit extraarbete med att

tillverka karvar och stickbalkar. Det har också krävts mycket funderande vad gäller takhöjder. Nu kan vi konstatera att det har varit värt mödan. Fartygets linjer blir så mycket vackrare tack vare de låga däckshusen!

Det återstår många detaljer att tillverka. Allt från riggbeslag i däck till små profiler i däckshusen. Det tar naturligtvis tid men det är det värt när man ser delarna på plats. Varje del är ett smycke – titta till exempel på skotställen. Estetik och funktion i skön förening.

När du får tidningen ligger *Tre kronor* torrsatt i dockan på Beckholmen. Vi ska montera propeller med axel och roder. Rodret kommer att stickas upp genom hålet i däcket och hänga i exakt position för att vi ska kunna passa in och slutligen kunna montera roderbeslagen. Vi kommer också ta upp hål och montera bottenbordsläggnings – men nödvändigt; både maskinen och elverket behöver kylvatten. Brandpumpen kommer också att få ett eget sjövatteinintag. Det vattnet kommer även att användas för att spola däck och ankarkätting. ■

KORHAN KOMAN  
SKEPPSBYGGMÄSTARE



*Tomas Hermin rundar till ett roderbeslag (lilla bilden uppe t h).*

*Emma Mårtensson och Sara Finnström lägger på klädning av sjömansgarn med klädkyla. (ovan t v).*

*Christer Jonsson slipar en av tre fingerlingar – rodergångjärn. Lägg märke till dimensionen på axeltappen på fingerlingen (lilla bilden i mitten).*

*Johan Roque sågar ut däckshuslinjen (längst t h)*

*Visst är rodret vackert och imponerande? Robert Jonsson finputsar ekerodret (stora bilden).*

FOTO PER BJÖRKDAHL



# Nu är skeppet öppet igen



*Guiden Gunnar Lund i berättartagen. Den första förmaken av våren lockade många till Skeppsholmen och ingen kunde väl låta bli att stanna till vid vårt vackra fartyg.*

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Nu är det Öppet skepp på söndagarna igen – till glädje för såväl söndagsflanörer som för Briggens medlemmar som längtar ombord för att se hur arbetet fortskrider.

Den som dragit igång Öppet skepp igen är Sven Jacobsson. Som det anstår en reservofficer i flottan har han löst bemanningen med ett vakt-schema. Just nu är bemanningen klar fram till midsommar, men det gör inte ont med fler frivilliga.

– Det handlar ju om att bemanna ett fartyg, så det är ganska naturligt med ett vakt-schema, säger Sven.

Fem personer behövs varje söndag; tre guider som kan berätta om fartyget och projektet, och två personer som säljer kaffe och bullar, lotter och annat från butiken.

En nyhet är att de pengar som kommer in på Öppet skepp-dagarna ska gå till *Tre Kronors* ungdomsverksamhet. Tanken är att avsätta en stipendiefond för att skicka ut ungdomar som ska bli besättning på *Tre Kronor* på utbildningsresor med andra segelfartyg.

– Vi har en sparbössa där pengarna går till ungdomsverksamheten, berättar Sven. Vi tar inget betalt för att guida folk, men vi brukar säga att om man är nöjd så kan man bidra med några tiar till vår blivande besättnings

utbildning. Det har gått väldigt bra hittills!

Du som vill vara med och jobba på Öppet skepp: Skicka e-post eller ring till Sven Jacobsson och anmäl dig som guide, servicepersonal eller reserv.

Adressen är [svenjacobsson@swipnet.se](mailto:svenjacobsson@swipnet.se), telefon 08-540 22 533 eller 070-750 19 31.

Självklart kan du som medlem besöka Öppet skepp också! Ta med dina vänner och arbetskamrater, grannar och släktingar och njut av en fika i vårsolen! Glöm inte att ta en lott – behållningen går till ungdomarna!

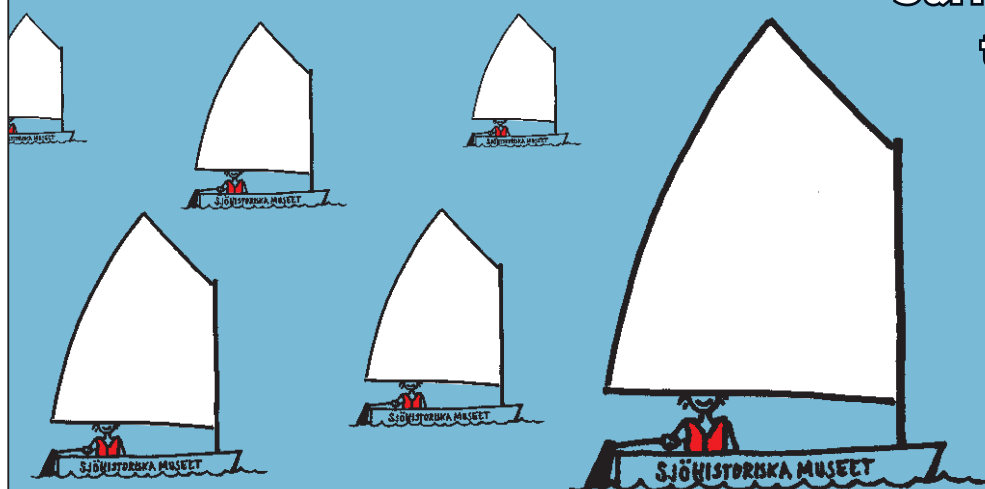
Öppet skepp – varje söndag mellan klockan 11 och 16! Välkomna! ■

KERSTIN OTTERSTÅL

## SEGLARSKOLA!

**hög tid att anmäla  
barn och barnbarn  
till sommarens  
högpunkt**

**mer information på:  
[www.sjohistoriska.se](http://www.sjohistoriska.se)  
eller 08-519 549 57**



# Den nya föreningsstyrelsen är i full gång



Leif Engbom.



Per Björkdahl.



Ewa Melin.



Roland Storm.



Johnny Åstrand.

Vid årsmötet valdes en styrelse med flera nya ledamöter som bidrar med nya kontakter och erfarenheter.

Efter två styrelsemöten kan jag bekräfta att valberedningens arbete har gett ny vind i seglen. De nya ledamöterna är:

**Leif Engbom** – föreningsadministratör av stora mått, har suttit i fler styrelser än jag har fyllt år, jobbar med utvecklingsfrågor i företag och organisationer. Vice ordförande.

**Per Björkdahl** – en av bladets flitigaste fotografer, jobbar till vardags med formgivning och har lång tidningserfarenhet.

Ansvarig utgivare för tidningen, aktiv i arbetet med vår webb. Skeppslagsledare på *Sofia Linnea* med kunskaper i hur man tar sig fram även under vatten.

**Ewa Melin** – jobbar med utbildning på Skeppsholmens folkhögskola och kommer att jobba med detsamma hos oss. Vi har en stor utmaning närmsta åren i att utbilda besättningsmän och -kvinor. Vi kommer att ha stor glädje av Ewas kunskaper och kontakter.

**Roland Storm** – en av männen bakom *M/Y Alba* som har blivit välkänd till stor del tack vare Rolands arbete med att effektivt föra ut information, vilket vi hoppas att han

lyckas med även hos oss. Vice klubbmästare och ansvarig för information.

**Johnny Åstrand** – välkänd profil för alla medlemmar som jobbar med praktiska saker på Briggen, initiativtagare till block-, sedermera riggruppen. Han leder arbetet med ungdomar från Sjövärnsskåren.

Övriga styrelsemedlemmar tror vi inte behöver närmare presentation: Ordföranden Per Landqvist, ständige sekreteraren Magnus Berglund, uthålliga kassören Elizabeth Berggren, flitiga klubbmästaren Kerstin Otterstål och ekonomiansvarige Mats Jakobsson. ■

MAGNUS BERGLUND

## KALENDARIUM

**22 maj: Utdockning från Beckholmen.** Kom och titta när vattnet släpps på, portarna öppnas och briggen stävar ut på vattnet igen! Kranarna öppnas klockan 9.00.

**11 juni: Lördagstur med Helmi på Blidö.** Mycket begränsat antal, anmäl nu! Pris 500 kronor Lunch ingår. Mer info vid anmälan.

**17–18 juni: Tattoo Skeppsholmen.** Massor av mässingsmusik.

**9 juli: Segling med Gerda af Gefle!**

OBS! Du som vill följa med till Gävle och segla en brigg – anmäl dig genast! *Gerda* lägger ut kl 9.00 så vi samåker från Skeppsholmen redan 6.30. Kostnad 750 kronor plus resan upp. Lunch ingår. Det

blir en heldagssegling, i hamn vid 17-tiden. Åter i Stockholm cirka 19.30. Anmäl dig till [kerstin@stockholmsbriggen.se](mailto:kerstin@stockholmsbriggen.se) eller ring Kerstin Otterstål, 070-269 12 87 på kvällstid.

### Thaisegling

Det finns en plats ledig i en eskader på tre fartyg som seglar Andamansea mellan Phuket och Krabi mellan 17/1 och den 1/2 år 2007. Pris för del i båt och flyg 24 000 kronor.

Mer information av Sven Jacobsson, telefon 08-540 225 33 eller e-post [svenjacobsson@swipnet.se](mailto:svenjacobsson@swipnet.se) ■

DU SJÖMAN, FATTA DIN PASSARE,  
SÄTT SPETSEN MITT I KORSFJÄRDEN,  
SLÄ UT FEMTON MIL, SÅ HAR DU

## SKÄRGÅRDSHAVET

DET HÄR ÄR EN AV VÅRT LANDS STORA SKATTER.  
HÄR ÄR EJDER, SÅL, TÖRD OCH TRUT. ROSA BERG.  
SVEN BARTHEL, STEN RINALDO,  
AUGUST STRINDBERG, ROLAND SVENSSON  
HAR SKRIVIT SÄFTIGA TEXTER OM DESSA VATTEN.  
DET RÄCKER GANSKA LÅNGT.

HÄR KAN DU ÅKA BÅT, FÖR ALL DEL.  
VI SEGELAR GAMMAL FRAKTSKUTA  
OCH DET ÄR NÅT HELT ANNAT.  
BEROENDEFAMKALLANDE.

CONSTANTIA HAR INGEN  
KOMFORT I VANLIG MENING.  
MEN SÅ MYCKET MER KÄNSLA.  
MÅTEN ÄR GOD. DU BLIR INTE SJÖSJUK.  
SAMLÄ IHOP ETT GÅNG!

HAKON MALMBORG  
SOLNÄSKUTAN  
0708 / 17 84 70  
80.70/CONSTANTIA

P.S. VI SEGELAR I SÖDRA SKÄRGÅRDEN OCH HÄR



## Här är de sista vinnarna i teckningstävlingen – tack för alla fina briggar!



Lovisa Eriksson som är 10 år har bidragit med en brigg som ser ut att ha vind i seglen.



Emmy Hedenström, 7 år, har helt klart ritat Stockholmsbruggen. Se bara på stadshuset.



Jennifer Lännerholm som är 4 år vill nog inte ha så stora segel. Men en flagga såklart.

**Se mer av världen!**

Seekey för dig som har ett annerlunda röd-grönt färgseende "s. k. färgblindhet"

Mer information på [www.seekey.se](http://www.seekey.se) eller 070 291 1110



Suverän på sjön...och på land  
bland alla vackra saker i färg

**Seekey®**



Olof Mogren, 4 år, har ritat en brigg i modern tappning. Här kan man sitta bekvämt.



# Ekens

## NAVAL AB

• Livflottar & Flytvästar

• Nödraketer & Linkastare

• Rökdykarutrustning & Gummibåtar

• Service & Försäljning

[www.ekensnaval.com](http://www.ekensnaval.com)

Tumstocksvägen 12, 187 66 TÄBY

Tel 08-630 92 66, Fax 08-630 92 88

# En Romare berättar sin historia



FOTO PER BJÖRKDAHL

**Släkten Romare är knöckfull av skeppare, redare, kaptener, lotsar och annat sjöfolk. Vår skeppstimmerman Martin är en i släkten. Göran Romares engagemang för briggen *Tre Kronor* är starkt – han har lyckats få delar av släkten att köpa in hela babords vaterbord. Det gav 60 000 kronor till fartygsbygget.**

Det kanske finns i generna, längtan till sjö och hav. Görans far längtade och köpte på 30-talet en Fife-ritad kustkryssare, 13 meter lång och med 70 kvadratmeter segel. Görans mor hade aldrig satt sin fot på en båt men familjen kom ändå ut på sin efterlängtnade sommarsegling.

En enda säsong fick pappan njuta av båten. På hösten blev han allvarligt sjuk och dog i februari året därpå.

– Mamma blev plötsligt ensam med tre ungar, berättar Göran. Jag sökte mig till Flottans sjöofficersutbildning. Dels förstas för att jag var intresserad av allt som hade med sjö och fartyg att göra, men också för att det var en billig och bra utbildning.

– Långresorna dåfortiden brukade gå till Sydamerika eller Indien och de var borta hela vintern. Min långresa gick från Haparanda till Strömstad. Det var ju krig; det gick för-

stås inte att släppa ut oss bland alla minor och torpeder.

Göran kom så småningom ut på en riktig långresa ändå, efter kriget, med kryssaren *Gotland*. Men då hade han avslutat nästan fyra års utbildning i Karlskrona. En sommarmånad seglade han på fullriggaren *Jarramas*. Det gav mersmak! Att klättra i riggen och lära sig hur allt fungerade.

Långresan år 1946–47 med *Gotland* gick via Casablanca – Kap Verde-öarna över till Brasilien – Venezuela – Colombia – New Orleans – Bermuda – över till Azorerna – Portugal och så hem till Sverige igen.

– Vi var faktiskt inne en sväng i Medelhavet också, för fartygschefen var en sån som ville ha varit överallt, berättar Göran. Men när vi passerade Gibraltar kom det en signal från klippan, och engelsmännen frågade: "What ship?" Vi svarade

"Gotland, swedish cruiser", med tillägget "...bound for Casablanca", dumt nog. Varvid engelsmännen svarade: "Sorry partner, wrong way!"

– När vi vände och gick ut igen strax därpå fick sig engelsmännen säkert ett gott skratt. Vi skulle ju bara in och nosa lite på Medelhavet, men de trodde säkert att vi kört vilse.

Senare utbildade sig Göran till ubåtsofficer, en tekniskt spännande bana.

– Men fartygschef på nån ubåt blev jag tyvärr aldrig. I stället blev det stabstjänst, mest papper, i Karlskrona. Sen var jag på Marinens pressdetalj i många år.

– Till sist blev jag dock chef på en fregatt och tillika chef för en fregattdivision i tre härliga år.

Görans sista uppgifter före pensionering var att bygga upp en dykarskola och utveckla ubåtsräddningsfarkosten URF. Men tro inte att Göran lämnade flottan vid pensionen 1982.

– Nej, då hamnade jag på lösskäggsavdelningen, säger Göran och skrattar.

Fortsättning på sidan 14

## Briggen på båtmässan

Som brukligt hade vi en monter på årets båtmässa "Allt för sjön" på Stockholmsmässan i Älvsjö i mars. Här säljer Sture in vår fina Brigg till Pierre, Josefin och Majlis Lindström. På mässan knöts även värdefulla kontakter med blivande samarbetspartner och leverantörer.



### Murvlar och plåtslagare sökes

Är du bra på att ta fina bilder? Kan du skriva så att andra vill läsa?

Eller kanske både och?

Briggenbladet behöver frivilliga ideella medarbetare, både skribenter och fotografer.

Intresserad? Skriv till [bladet@stockholmsbriggen.se](mailto:bladet@stockholmsbriggen.se) eller skriv ett brev till redaktören Margareta Landström, Tavastgatan 21, 118 24 Stockholm. ■

### Annonsera i Briggenbladet!

Vill du synas i Briggenbladet?

Du kan boka annons, få prisuppgifter och publiceringsdatum av Johan Hedman, C-line. Ring 08 - 621 16 90 eller 070 -312 88 34. Epost: [cline@stockholmsbriggen.se](mailto:cline@stockholmsbriggen.se) ■

## FACKSNACK

TILL SJÖSS

I förra numret berättade jag hur en brigg är riggad och om master och rundhult. Nu ska jag vara mer detaljerad.

Undermasterna står med mastfoten i ett urtag i kölsvinet och passerar masthålet i däck, där den kilas och kläs med en tät mastkrage så att inte vatten tränger ner under däck.

I undermastens övre ände överlappar mäsrsstängen undermasten med ett par meter. Denna del kallas *rott*. Undermasten får därvid i sin nedre del en avsats, *hummer*.

I höjd med hummern finns på vardera sidan av undermasten två tråklossar, benämnda *kindbackar*, fastbultade. På dessa och hummern vilar *långsalningarna* och på mastens för- och akterkant *tvärsalningarna*, båda av trä, och med uppgift att vara underlag för mäsren.

*Mäsren* är ett vanligen halvmånformat plan, vars huvudsakliga uppgift är att sprida *stängvanten*, men även att erbjuda en tillfällig uppehållsplats för dem som ska arbeta till väders. På örlogsfartyg i äldre tider var mäsren även drabbningsplats för prickskyt-tar med särskild uppgift att beskjuta motståndarens befäl. En sådan blev amiralen Nelsons baneman i slaget vid Trafalgar den 21 oktober 1805.

Ovanför mäsrsstängen följer *bramstängen*. Den är vanligen uppdelad i tre avsatser, åtskilda av två humrar, den nedre för bram och den övre för röjelgodset. Avsatserna kallas *bramstång*, *röjelstång* och *kaltopp*.

Bramstängen har samma arrangemang som mäsrsstängen för låsning, hissnig och firning. Högst upp på kaltoppen sitter en *sejnfallsknapp*, med plats för två *sejnfall* för flagghissning. På kaltoppen kan även finnas åskledare och radioantennor.

Rärna kan vara fasta eller rörliga. *Tre Kronor* har dubbla mäsrssegel till skillnad från *Gladan*, som hon lånat skrovformen av. Det är en stor fördel att slippa de tunga enkla mäsrsseglen.

Masterna stötts av den stående riggen genom *vant* i sidled, *barduner* i såväl sid- som akterlig led samt *stag* i förlig led. Den stående riggen är av grov vajer som är lindad (smärtad) med segelduksremсор och klädd (virad) med sjömansgarn indränk-t med linolja, för att skydda mot skamfilning och rost.

*Bogsprötet* kan närmast räknas till skrovet och är ett grovt timmer som skjuter ut från förstäven och är fast bultat till stäven och pallbetingen. Det tjänar främst som underlag och fäste för klyvarbommen. ■

GÖRAN ROMARE

I nästa nummer ska jag fortsätta berätta om segel, rår och löpande rigg.

## PROFILEN fortsättning

GÖRAN ROMARE

Det är öknamnet för underrättelsetjänsten, en avdelning så hemlig att den knappt finns. Om denna tid kan Göran inte berätta så mycket, men han var med och granskade rapporterna under de där åren när hela skärgården tycktes krylla av ubåtar, om ni minns. De som senare visade sig vara fler minskar och strömmingar än just ubåtar.

Redan när vedjakten *Sofia Linnea* byggdes var Göran Romare med på ett hörn.

– Jag lärde känna Björn Lindroth och Bunta Horn när de började planera Briggen, säger Göran. De ville att jag skulle vara med och leda projektet men det hade jag inte tid till. Dessutom handlade det mycket om ekonomi, vilket inte är min starka sida.

– Men jag har varit medlem och aktieägare ända sedan andra eller tredje span-tet kom upp, och jag var med på första guidekursen. Nu har jag mer tid och kan låta mig uppslukas av bygget – särskilt riggen!

Just nu arbetar Göran med någonting så spännande som "En handbok i konsten att segla en brigg".

– Jag har visserligen aldrig seglat en brigg, men jag tror mig behärska konsten i teorin. Mycket handlar om att ha rätt namn

för saker och ting, i vilken ordning saker ska göras, och vilka order man måste ge för att få det gjort. Som förlaga har jag Flottans reglementen från slutet av 1800-talet och utländska manualer och jag får mycket hjälp av Allan Palmer och andra erfarna råseglare.

– Och även om jag aldrig har seglat en brigg har jag dock seglat en fullriggare. Sedan har det har blivit ganska många Gotland Runt också, under årens lopp.

Göran har hela huvudet fullt av historier och man tröttnar aldrig på att höra honom berätta. Han tröttnar inte heller. På en Briggenfest för några år sedan visade det sig dessutom att han kan åtskilliga av Fredmans epistlar – och han kan sjunga dem också!

Ålder och sånt är ju oväsentligt, men jag måste fråga:

– Göran, hur bär du dig åt för att komma ihåg allting?

– Jag har väldigt lätt för att komma ihåg rimmat – och oväsentligheter!

Sen börjar han deklamera några strofer ur ett "Tal till kvinnan" som han skrev för sådär en 60 år sedan till en kadettbal. Men det är en helt annan historia...

KERSTIN OTTERSTÅL

# Vi stöder Stockholmsbriggen



Mer möjligheter. Ställningssystemet.



***dataphone***

- IP-lösningar för företag



FÄRG FÖR TRADITION OCH MILJÖ





## SISTA ORDET

ROLAND STORM, SUPPLEANT I FÖRENINGSSTYRELSEN SEDAN MARS 2006

Sista ordet är det första jag skriver för *Briggen*bladet. Det känns hedrande att som ny suppleant i styrelsen få det uppdraget.

Jag har följt *Briggen* på nära håll i många år, om än på visst avstånd.

Första gången var redan 1997. Jag var involverad i återuppbyggnaden av motoryachten *Alba II* och ville bekanta mig med "det andra" stora fartygsprojektet i Stockholm.

Jag tog mig ut till Skeppsholmen, såg kölen på stapelbädden och beundrade tanken att detta ska bli ett fartyg.

Vi sjösatte *Alba* år 2000 och otaliga är de gånger då vi med gäster ombord kryssat förbi Skeppsholmen och sett *Briggen* växa upp. Från de tidiga barndomsåren, med några få revben och tunt skelett, till att få hull på

kroppen, och även visa sig vara simkunnig. Snart kommer ankungen få sina vingar och bli en vacker svan. Den vackraste i sjön. Som tonåring kommer hon lämna hemmet, ge sig ut på resor. Till andra länder, till andra hamnar.

Tanken att *Tre Kronor* ska vara en symbol för samarbete tilltalar mig. Inte bara för samarbetet mellan alla seglande ungdomarna ombord, utan även för samarbete Östersjöländerna emellan. Jag gillar idén med Baltic Sea Convention, projektet med *Tre Kronor*, UD och Östersjörådet.

Tajmingen är perfekt. Stockholm sticker kaxigt ut hakan som "Capital of Scandinavia" och Östersjöregionen kommer att bli Europas ledande tillväxtregion. *Tre Kronor af Stockholm* kan rida på den vågen. Genom att aktivt främja samverkan mellan länderna kring Östersjön blir hon inte bara en symbol

för samarbete, utan också en del av vår framtida historia.

För tusen år sedan seglade våra förfäder från Svitjod, det tidiga Sverige, ut på handelsresor långt in i våra östra grannländer, ända nertill Grekland.

Visste ni förresten att Ryssland grundades av en viking vid namn Rurik? Han kom från "Rusernas" land i väster, fick makten i regionen och kallade landet "Rusland".

Och ryssarna har insett att deras historia inte börjar år 1917 med revolutionen och Lenin. Något måste ha hänt innan. Intresset för Rysslands tidiga historia växer där borta. Då blir det uppenbart för alla att samarbetet över Östersjön går mer än 1 000 år tillbaka.

Har man en gemensam historia har man en gemensam framtid. Det är så *Tre Kronor* kan användas: Låt henne bli Östersjöns symbol för en gemensam framtid! ■

SÖDERMALMS  
TRÄ