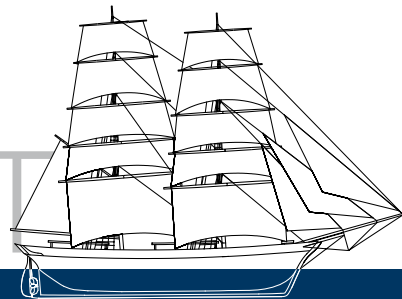


# BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 1 • MARS 2008



## Snart sätter vi segel igen!...

Jungfruesan 2008  
Inredningssnickerier  
Teckna konvertibler  
Med solen som vägvisare  
Min ena båt bara försvann  
Maskinell klädning av vajer  
Största möjliga tystnad





## Förberedelser för jungfruresan

I det gråtrista vintermörkret skulle våren och sommaren känts väldigt avlägsna om det inte varit för det inspirerande arbetet med att förbereda Tre Kronors kommande jungfruresa.

En spännande rutt i österled planeras, följt av stopp i Visby under Almedalsveckan, och därefter Borgholm för firandet av Tre Kronors gudmor Kronprinsessan på Victoriadagen.

En viktig del i förberedelserna är rekryteringen av befäl och manskap för resan, även det ett inspirerande arbete som vi vill ska resultera i att vi får det "happy ship" som vi alla eftersträvar. I det arbetet har

*"Alla kan efter  
förmåga bidra  
på olika sätt"*

vi verkligen stor nytta av Briggens bemanningspool med dess stora bredd av kompetenser och erfarenheter. Förväntningarna att vara med är stora och än en gång har Briggens nätverk visat på sitt stora värde.

Det återstår dock mycket arbete med att säkra finansieringen. Som medlem ger du ett viktigt ekonomiskt bidrag via medlemsavgiften och de kommande medlemsseglingarna i sommar ska också ge de intäkter som behövs för att vi bl.a. ska klara driften av Tre Kronor under jungfruresan.

Minst lika viktigt i sammanhanget är all den volontärtid som medlemmarna bidrar med, kvalificerade arbetsinsatser som annars skulle behöva köpas in för dyra pengar. Alla kan efter förmåga bidra på olika sätt. En mycket viktig insats som jag tror de flesta kan göra är att sprida information om Briggen Tre Kronor och värva medlemmar och aktieägare. Vi är ca 4000 medlemmar och 3000 aktieägare varav många är både och. Men vi har plats för många fler!

Med det nya konvertibelprogrammet som bolaget nu ger ut finns det möjligheter för gamla och nya Briggenvänner att gå in och hjälpa till med slutfinansieringen. Hjälp till att sprida programmet bland vänner och bekanta så att flera kan vara med och förverkliga den fantastiska visionen, att bygga och segla en brigg. ■

PER LANDQVIST, ORDFÖRANDE

## Kallelse till årsmöte

Föreningen Briggen Tre Kronor kallar till årsmöte i Segelsömmarsalen i Skeppsholmsgården på Skeppsholmen måndagen den 7 april 2008 klockan 18.00.

Enligt stadgarna ska följande ärenden förekomma:

- 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
- I kallelsen angivna medlemsmotioner och av styrelsen avgivna förslag:

Utöver ovanstående:

- Styrelsens förslag rörande projekt för Östersjösamarbete; Baltic Sea Future
- Redaktionell översyn av stadgarna
- Medlemsmotion om revidering av stadgar
- Föreningsårsmötet avslutas

Nominering av ledamöter till föreningsstyrelsen ska vara valberedningen tillhanda senast den 15 mars.

Efter årsmötet serverar vi enkel förtäring och presenterar Jungfruresan.

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på Briggen Tre Kronors kontor, Östra Brobänken, Skeppsholmen, senast 14 dagar före årsmötet.

Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig via e-post till: [info@briggentrekronor.se](mailto:info@briggentrekronor.se) eller på tel: 08-545 024 10.

### Partners:



### Hedersleverantörer:

EO Grafiska AB  
Båtmässan Allt för sjön  
Certex  
Dataphone  
Dokumentkraft  
Engwall & Claesson  
Essve  
G-Ess Yrkeskläder  
Jehander

Kaupthing Bank  
Layher  
NCC  
Planet 11  
Rapp Collins Stockholm  
Rolls Royce AB  
SAAB Transpondertech  
Saint-Gobain Abrasives AB  
Scania Industri & Marinmotorer

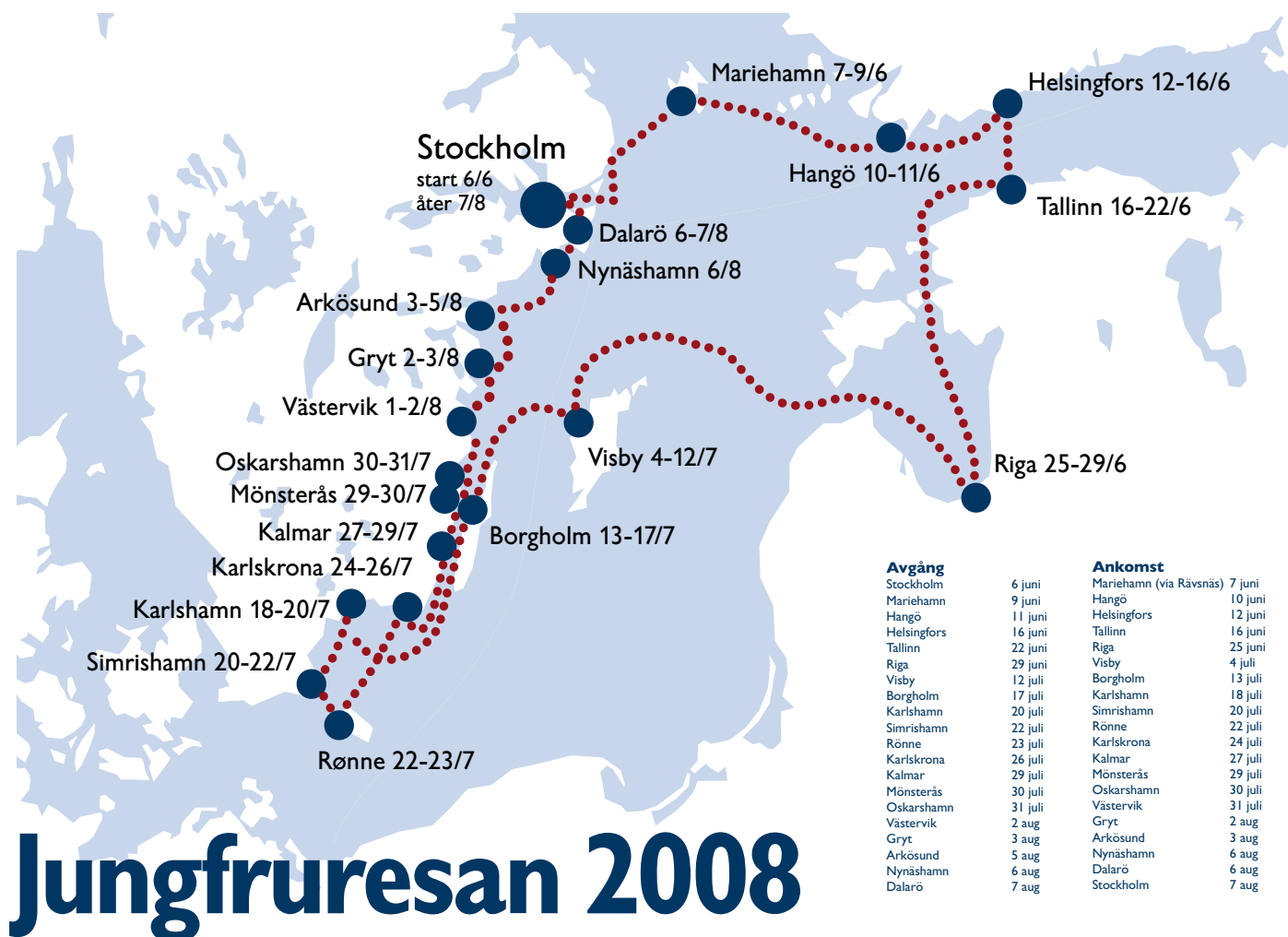
Sjöassistans  
Skandiform  
Spring Mobil  
Statens fastighetsverk  
Södermalms Trä  
Tibnor AB  
Total Design Europe  
Victron Energy



BRIGGEN TRE KRONOR

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE PER BJÖRKDAHL • E-POST [BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE](mailto:BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE)  
• [WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE](http://WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE) • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • POSTGIRO 87 36 63-9  
• ÖSTRA BROBÄNKEN SKEPPSHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ALFA PRINT AB



Nu pågår nedräkningen till den största händelsen i Briggen Tre Kronors historia (efter sjösättningen) – Jungfruressan 2008. Själva resrutten och anlöpen till de många städer som välkomnar oss i sommar är väsentligen klar, se karta. Stor möda har lagts ned för att göra besöken till en framgång för Tre Kronor, där vi också har etablerat samarbeten med flera ambassader och städer runt Östersjön.

Viktiga milstolpar under resan är Helsingfors, Tallinn, Riga, Visby och Borgholm. Här genomförs program för lokalt näringsliv och våra partners, städernas förvaltning samt givetvis allmänheten. Briggen får stor medial exponering, bland annat under Almedalsveckan och vid vår uppvaktning av gudmor på Victoriadagen. Går allt enligt planerna kommer briggen att filmas från helikopter under seglingen till Öland, något som också ska sändas i TV. Utöver de vackra bilderna och filmsekvenser vi redan har av briggen under segel får vi då ett nytt perspektiv, från luften!

I den arbetsgrupp som planerar jungfruressan, och som leds av Rickard Engberg, har vi tagit höjd för att så många som möjligt ska kunna följa med, som medlemmar, aktieägare och briggens partners. Den första delen, till och med besöket i Riga, har karaktär av lanseringssegling, med inslag av mer officiell verksamhet i land. I Tallinn kommer vi att samarbeta med *Ostindienfararen Götheborg* för att under fem dagars besök lyfta fram svensk

maritim kultur och svenskt näringsliv. Efter besöket i Riga kommer vi ta ombord ungdomar för en knapp veckas havssegling på väg till Visby.

Efter Borgholm finns det gott om utrymme för briggens medlemmar och aktieägare att följa med på dagsturer (cirka 40-50 kan vara ombord utöver besättningen och som övernattande gäster (i de 16 fasta kojor vi har i hytterna). Vi kommer inom kort lägga upp mer information om detta på hemsidan, samt hur man anmäler sitt intresse att delta.

Ytterligare en pusselbit att få ihop till jungfruressan är "The Brig Village" – den utställning vi ställer upp på kajen i anslutning till fartyget i de hamnar vi besöker. Två egna tält förbereds, där det ena beskriver skeppsbygget och briggens historia, och det andra är en utställning om Östersjöns miljö, inom ramen för briggens satsning "Baltic Sea Agenda". Vi kommer med den senare att lyfta fram sådan innovativ miljöteknik som pekar på lösningar för Östersjöns miljö, och naturligtvis även de företag och produkter som kan få en nyckelroll i detta.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Som bilaga till detta Briggenblad finns en intresseanmälan för företag som vill delta under sommaren. Alla med anknytning till ett företag är välkomna att skicka in denna till oss; bokningarna är i full gång. Företagen erbjuds plats ombord (för kunder, personal med flera), aktiviteter under våra besök i hamnstäderna (inklusive kortare seglingar) samt möjlighet att ställa ut och ha aktiviteter i The Brig Village.

En förutsättning för att genomföra jungfruressan är att skeppet kan byggas klart! Ett intensivt arbete pågår med att inreda fartyget med samma höga kvalitetskrav som styrt arbetet hittills. Bolagsledningen har också bråda dagar att klara finansieringen, där vi nu lämnat ett nytt erbjudande till medlemmar, aktieägare och utomstående att teckna konvertibler för att klara kostnaden för återstående bygge – se mer info sidan 7. ■

MAGNUS SEDERHOLM

# Inredningssnickerier

Nu har vi äntligen kommit fram till arbetet med inredningen, de fina snickerier som ska sätta prägel på fartyget. Utformningen av snickerierna i hytterna är relativt enkel, med små profiler och ganska rena linjer.

Tillsammans med färgsättningen ska det förmedla en känsla av något enkelt men ändå genomarbetat. Det är inte så att det måste synas att det är nedlagt mycket tid, även om det är det. Det känner man ändå. Nåväl, mängder med snickerier kommer på plats nu och Tobias Ed håller i stora delar av det arbetet. Mycket tillverkas i en verkstad i Gnesta för att sedan passas in på plats.

Johan Roque och Lena Orring är med och monterar och klär in med lister för att därefter ge plats åt Johan Furuvik och Ove Nyremalm som målar allt.

## Sprinklersystemet på plats

Under vintern har vi arbetat med sprinklersystemet från Ultra Fog, och det är nu till stora delar klart. Christer Johnsson, som dragit rören, kommer snart att dra det sista i maskinrummet. Därefter ska allt kopplas ihop elektriskt. I vårt arbete med brandskyddet, både materialval i brandklassade konstruktioner och utformningen av sprinklersystemet, har vi fått mycket hjälp av brandkonsulten Bengt-Göran Nilsson, som förutom att han är maskinchief också har mycket erfarenhet från *ostindienfararen Götheborg*. Han gör också vår "safetyplan", en plan anslagen på synlig plats ombord, som visar var nödutgångar och säkerhetsutrustning finns.

Det har också blivit dags att montera frysarna och deras kylaggregat, som har vi köpt till ett bra pris av Kylcity AB. Danfoss har ställt upp med aggregat och styrteknik. Även här ska det till el. Det är en hel del som behövs elförsörjning i fartyget. Färdigställandet av elsystemet är något som MGAB sköter när vi har kompletterat och modifierat kabelstegarna ombord. Dessa kompletteringar får Martin Romare göra, som tidigare monterat kabelstegarna i hela fartyget. Han har under vintern gjort en stor insats ute i kolskjulen, för att de i framtiden ska fungera som konferenslokal och verkstad.

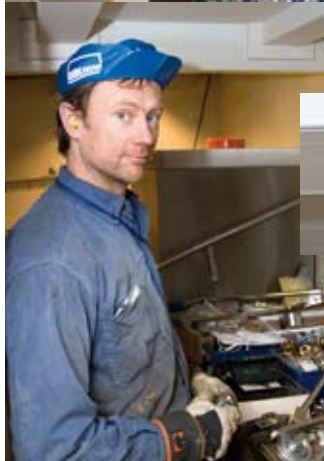
Ventilationen är nu, efter mycket planerande, på gång att



Aktra däcksbugets inredning är nu i huvudsak på plats. Det är mycket som ska rymmas; befälhavarens och styrmännens hytter, befälsmässa, toalett och navigationsplats. Den senare med all elektronik, radioutrustning osv. I nästa nummer av *Briggenbladet* tar vi en närmare titt på förliga däcksbuget.



På bilden ovan lackar Ove Nyremalm byllorna i en hyttgarderob.



Christer Johnsson jobbar med sprinklersystemet som nu är på plats och som i skrivande stund kopplas ihop i maskinrummet.

Till böger gerar Lena Orring ett dörrfoder.



FOTO: PER BJÖRKDAHL



bli monterad av Raukas ventilation. Ett ventilationssystem tar en hel del plats och är därmed ganska styrande för övrig inredning.

Det vi planerar för nu och som ska monteras inom kort, är dels en PA-anläggning, dels ett brandlarm. PA-anläggningen är en högtalaranläggning som ska höras i alla utrymmen ombord, och den är till för att man från manöverplatsen i kajutan ska kunna ge information till samtliga ombord. Den ska vara sammankopplad med andra stereoanläggningar ombord, så att de tystnar för att man ska höra de prioriterade utropen.

### Kombinerat General Alarm

Vad brandlarmet är till för behöver jag kanske inte gå in på, men det är tänkt att vi ska kombinera det med ett General Alarm. Det innebär att vi använder samma klockor och sirener för brandlarm som för signalen när alla ska samlas på däck. Det kan vara en nödsituation, som man över bord, eller i värsta fall övergivande av fartyget. Men det kan också betyda att alla ska samlas och förberedas inför en kritisk situation.

Båda dessa system har tydligt uppställda krav och ska vara godkända av Sjöfartsverket.

Jag vill här också passa på att gratulera vår tidigare inspektör Leif Hedman från Sjöfartsverket, den nyblivna pensionär han nu är. Han har arbetat med klassningen av fartyget och ledsagt oss fram i regelverket sedan ett antal år tillbaka. En grannliga uppgift, då vi får komma ihåg att det inte alla gånger är skrivet för att bygga träfartyg precis. Jag hoppas att beslutet att gå i pension inte har berott på briggen! Skämt åsido, vår nya inspektör, Truls Persson, är redan insatt i vårt arbete, vilket kommer att underlätta övergången. Han var bland annat med och genomförde krängningsprovet förra våren. ■

KORHAN KOMAN

## ORD OMBORD

### Kveja

Att lägga en lina i slingor och hänga upp den på en koffernagel eller knap. Kommer av engelskans 'coil', slinga, och kan även uttalas "kvajla" eller "kojla". Ett annat uttryck är "skjuta upp" tampen. Slingorna ska vara lagom långa; de får inte släpa i däck.

### Slacka

Betyder att släppa efter på en lina. I imperativform förekommer även "släck"; som "släck i skotet". När skotet ska sträckas upp används uttrycket "tajta hem på skotet", eller bara "ta hem".

### Skränsa

Att försiktigt släppa efter, slacka, t ex på en förtöjningslina. Kan också kallas "skräcka".

### Skralna – rymma

När vinden vrider sig så att den blir mindre fördelaktig skralnar den. Den blir alltså skral för oss. Vrider den åt andra hållet och blir mer fördelaktig, kallas det att vinden rymmer. Man kan också säga att vinden skrotar. Det kan betyda både att den vrider, växlar eller avtar.

### Sejsing

En kort smäcker tamp, ofta med en splitsad ögla i ena änden. Används t ex för att beslå segel. Namnet kommer av engelskans 'seize', gripa, ta tag i, eller i marin betydelse surra fast.

### Spring

Förtöjningslina som går akterifrån (akter-spring) och förut eller tvärtom. När man förtöjer ett fartyg används ofta fyra förtöjningslinor: En i fören som sträcks förut, ett

spring akterut och likadant från aktern: en lina från aktern som sträcks akterut och ett spring förut.

### MOB-båten

Den orange gummibåt som ligger ovanpå däckshuset på briggen (och som många gärna skulle se en grå presenning över) kallas MOB-båten, där MOB förstås står för Man Over Board (man över bord). Om någon skulle ramla i sjön ska båten snabbt sjösättas för att undsätta vederbörande.

### Förlig och akterlig vind

Märkligt nog betyder de här orden samma sak, nämligen vind som kommer akter ifrån. Förlig vind tror man kommer av "fördelaktig" vind, eller 'fördevind'. Akterlig vind kommer från aktern, precis som nordlig vind blåser från norr.

Den vind som man möter, som blåser rätt i nosen, är helt enkelt motvind.

### Vevling

Linor som binds tvärs över vanten (som stadgar masten i sidled) och som bildar en steg upp i riggen kallas vevlingar. Numera, bland annat på briggen, sätter man dit träribbor i stället för vevlingar på en del av stegen. Det blir stadigare för den som klättrar.

### Tamp

Betyder ursprungligen änden på ett rep eller lina, men har alltmer kommit att omfatta hela linan.

### Källor:

Åtta glas - ord ombord; Bengt Ohrelius  
Ett skepp kommer lastat; Torbjörn Dahlnäs  
Faktaansvar: Göran Romare

Briggen Tre Kronor af Stockholm.  
Foto Sture Haglund.

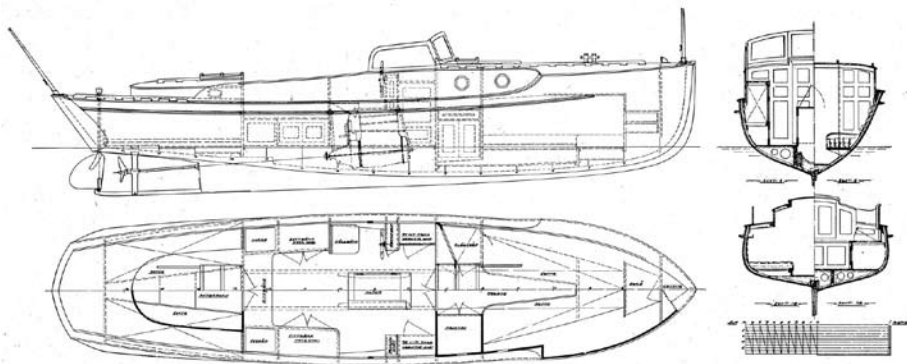


## DET GÅR ÅT MYCKET STÅL NÄR MAN BYGGER EN BÅT AV TRÄ

Tibnor är hedersleverantör till projektet Briggen Tre Kronor af Stockholm. Vi har levererat plattjärn, stång, plåt och rör som formats med modern teknik. Jungfru-seglingen gick av stapeln 25 juli 2007.



så får du marginalerna på din sida



Ruffmotorbåt 9,00x2,10, ritad av C G Pettersson.

## Världens största databas för fritidsbåtsritningar

Världens största databas med fritidsbåtsritningar ska skapas av Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar och Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Tillsammans äger Museiföreningen och Sjöhistoriska museet 23 000 ritningar av kända och okända båtkonstruktörer. Knud H Reimers, C G Petterssons, Gustav Estlanders och många andra konstruktörers ritningar kommer genom projektet att samlas i en databas. Målet är att göra dem åtkomliga via Internet – en dröm för både båtentusiaster och forskare.

– Vi har en ofantlig guldgruva i Sverige när det gäller fritidsbåtar. Många ritningar och annat material finns i våra arkiv men lika mycket finns undangömt i människors byrååldor. Det skulle vi vilja locka fram och få med i projektet. Folk kan komma till oss och få ritningar dokumenterade. Om inte upphovsrätten lägger hinder i vägen kan de även läggas ut på nätet, säger Pierre Dunbar som är ordförande i Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar.

Digitaliseringen av ritningar påbörjades under båtmässan Allt för Sjön. Efter mässans slut fortsätter arbetet inför öppen ridå på Sjöhistoriska museet.



## Full fart på skutorna i beckholmsdockan

Än ligger de ett tag till men tiden går fort nu fram till dagen då de ska docka ut och ge plats för Tre Kronor som även hon ska in en snabbis på sista översyn före sin långa resa! Den 26 - 28 april finns chansen att beskåda Tre Kronors vackra undervattensskropp.

Praktiskt nog har vi dockan alldeles som granne, på Beckholmen. Även denna holme är en lite bortglömd oas med ett stort kulturellt arv likt Skeppsholmen. Läs mer om detta och vad som gjordes på briggen i dockan i nästa nummer!

TEXT OCH FOTO: JENNY SYLVÉN

## LÄSARBILDEN

Den här fina bilden av briggen tog vår medlem Thomas Sjögren söndagen den 16:e september förra året.



## Duktiga föredrags-hållare sökes

Efter sommarens lyckade provseglingar har vi många fina bilder och välredigerade filmer, korta som långa, som vi ska använda för att sprida kännedom om Briggen Tre Kronor.

Nu söker vi dig som gillar att hålla föredrag, och som vill åka till en båtklubbs årsmöte eller kanske en ordensmiddag och berätta om vår fantastiska brigge...

### Intresserad?

Hör av dig till Per Landqvist:  
per@briggentrekronor.se eller 076-52 52 414

## Upprop!

**Vi söker teckningar, målningar, modeller, flaskskepp...**

Vi söker dig som har tecknat eller målat, byggt modell eller byggt flaskskepp av briggen *Tre Kronor af Stockholm*.

Det kan också vara någon annan sorts teknik – vad vet vi, du kanske har svetsat ett konstverk föreställande briggen...

Målsättningen med uppropet är att samla verken till en vernissage. Skicka ett e-mail till: bladet@briggentrekronor.se eller ring Per Björkdahl: 08-89 00 75

## Af Chapman snart tillbaka

Efter nära ett och ett halvt års renovering på Musköbasen återvänder *af Chapman* till Stockholm. Den 8 april beräknas hon anlända till Masthamnen för att dagen efter slutligen förtöjas på Skeppsholmen.

Rigningsarbetet påbörjades i slutet av november. Fyra stålrår har liksom masterna renoverats. Dessutom har sex nya rår i originalstorlek tillverkats, tre utförda av stål och tre av trä. Dessa har ersatt de sex rår utförda av glasfiberarmerad plast som har skrotats.

*af Chapman* startade en gång sin "resa" i staden Whitehaven på den engelska västkusten. Då hon som fullriggaren *Dunboyne*, i april år 1888, var rustad och klar för sin första last. Hon fyller alltså 120 år nu i april.

PER BJÖRKDAHL



# Erbjudande att teckna konvertibler

Briggen Tre Kronor AB erbjuder sina aktieägare, medlemmar i Föreningen Briggen Tre Kronor och utomstående att teckna så kallade konvertibla förlagslån till och med den 31 april. Full teckning, cirka 9 mkr, innebär att vi kan finansiera återstoden av skeppsbygget, där merparten av investeringen går till en inredning av högsta klass.

Med ett fulltecknat konvertibellån bedöms bolaget kunna bli lönsamt, vilket på sikt bör återspeglas i värdet på aktierna.

## Vad är då en konvertibel?

Enkelt uttryckt är det ett lån som ett aktiebolag tar upp enligt vissa villkor (ränta, löptid, storlek med mera), och som på ett i förväg fastställt datum antingen betalas tillbaka till långivaren, eller om långivaren så önskar omvandlas till aktier i bolaget (i detta fall Briggen Tre Kronor AB). I det senare fallet sker omvandlingen till en kurs som är definierad från början, den så kallade konverteringskursen. Valet för den som tecknar

konvertibler – det vill säga ger bolaget ett lån – är således att antingen begära att lånet återbetalas med ränta, eller att "byta" lånet mot aktier i bolaget. Om bolaget under den så kallade löptiden (från konvertibellånets start till dess det är dags att lösa in lånet) går bra, och aktierna vid löptidens utgång kan handlas till ett högre värde än konverteringskursen, väljer de flesta att konvertera lånet till aktier. Finns handel i aktierna kan dessa då säljas med förtjänst (eller behållas som en investering).

## Kan konvertiblerna bli en bra affär?

Under 2008 investerar Briggen Tre Kronor AB cirka 8 mkr i fartyget, och dessutom i våra konferenslokaler. I år tecknar vi även en rad fleråriga kontrakt med huvudpartners och partners. Med tillräckligt många avtal har vi de kommande åren säkra inkomster, utan tunga investeringar, vilket kan innebära att bolaget går med vinst redan år 2009. Samtidigt har ett bra bolagsvärde byggts upp i form av ett färdigt fartyg och attraktiva lokaler i land. En auktoriserad värderingsman bedömer att briggens marknadsvärde i färdigt skick överstiger 50 mkr, vilket i sig ger långivarna en god säkerhet.

Bolaget bygger under det kommande året även upp nya affärsområden med stor potential. Vi lanserar briggens butiksverksamhet



Vårt informationsmemorandum om konvertibellånet ligger med som bilaga i detta nummer av Briggenbladet. Behöver du flera exemplar, kontakta oss på telefon: 08-586 224 00

med ett attraktivt sortiment av bland annat sjökläder, något vi återkommer till i form av specialerbjudanden till medlemmar och aktieägare samt till den öppna marknaden. Inom kort öppnas de färdigrenoverade kol-skjulen för konferenser och evenemang, en verksamhet som redan 2007 gett ett överskott.

Summa summarum är vår bedömning att bolaget har alla möjligheter att bli lönsamt. Bolagets ledning har ju också som självklart mål att det ska vara attraktivt att konvertera till aktier i december 2010. Vi arbetar därför för att utveckla en lönsam verksamhet, och under de kommande åren får igång handel i briggens aktier.

Välkomna således att teckna konvertibler! Ytterligare information finns i bilagan till detta nummer. Den som önskar få mer information är också välkommen till informationsmöten på briggen – se rutan här bredvid. ■

MAGNUS SEDERHOLM

### Emissionsvillkor i sammandrag:

**Teckningstid:** 16 januari – 30 april 2008.

**Löptid:** 16 januari 2008 – 31 december 2010.

**Konverteringskurs:** 1 250 kr. Konvertering till aktier kan ske senast 2010-12-31.

**Ränta:** Fast 5,5 % per år, betalas vid löptidens utgång. Ränta utgår ej vid konvertering till aktier.

**Poststorlek:** 10 000 kr motsvarande 8 st

B-aktier á 1 250 kr

**Betalning:** Senast två (2) veckor efter erhållit tilldelningsbesked/avräkningsnota.

Den som önskar få mer information är också välkommen till informationsmöten på briggen:

Torsdag 13 mars kl. 17.00 - 18.00,

måndag 17 mars kl. 17.00 - 18.00 samt

torsdag 18 mars 08.00 - 09.30 (inkl frukost).

## Tryggt och säkert med ställinor och fallskydd från CERTEX



CERTEX är den ledande distributören av ställinor och lyftredskap i Sverige.

Vi har marknadens bredaste utbud av ställinor, ställinestroppar, kätting, textila sling, surrning, marina produkter, lyftredskap och tillbehör.

Vi erbjuder också våra kunder lyftrelaterad besiktning och utbildning.

**CERTEX**

Ställinor och lyftredskap

www.certex.se

# Med solen som vägvisare

Sommaren 2006 seglade en 31 fots yacht med sitt manskap på fem från Norge till Färöarna. De enda moderna navigationshjälpmedlen besättningen använde för att finna vägen var ett sjökort. När de siktade Färöarna var de tre grader ur kurs.

Jag sitter till rors. Blå himmel, blått hav, tom horisont runt omkring mig. Vi har lämnat Shetland bakom oss och styr mot Färöarna. Solen står lite för om tvärs, och jag uppskattar att vår lokala tid är strax efter 14. Då ska solen stå i drygt 210°, så kursen bör vara runt 290°. Halvt omedvetet noterar jag att skuggan från vantet under vaktens gång långsamt rör sig akterut över rufftaket. Om jag råkar falla i egna tankar och tappar kursen, väcks jag av båten som plötsligt rör sig annorlunda i vågorna.

Logg har vi inte, men jag är ändå säker på att vår fart pendlar omkring 5 knop. Någon kompass har vi inte heller. Det vill säga, självklart har vi en kompass, till och med två, men dem har vi tejpats över. Displayerna på våra fyra GPS:er är också övertäckta, frånsett en liten ruta där vi kan se numret på den waypoint vi markerar varannan timme. Samtidigt plottar vi vår uppskattade position i sjökortet, så att vi när vi kommer i hamn kan se var vi egentligen har seglat.

## Överraskande noggrannhet

Fosen folkehögskole har genom åren initierat flera seglingsförsök med lågteknologiska navigationsinstrument. Enkla hjälpmedel av trä har visat sig vara överraskande precisa, och därför vill vi nu ta ett steg vidare. Så länge vädret är ok, och vi är ute på fritt vatten, vill vi navigera utan hjälp av klocka eller instrument över huvud taget – inte ens en pinne att mäta solhöjden med. Enda undantaget är ett sjökort, passare och transportör, eftersom det är ett enkelt sätt att förmedla vår uppskattade position mellan vakterna.

Men varför sitta ute och bli dyngsur och kisa efter en solglimt mellan regnmolnen, när man bara kan krypa ner i ruffen och titta på GPS:en? Ett svar är att vi verkligen vill möta vinden, solen och havet. Moderna båtar fylls av allt mer elektronik. I stället för



Lena Lisdotter Börjesson under-visar på Fosen folkehögskole och håller kortkurser i råsegling och lågteknologisk navigation.

### Fakta om försöksseglingen

Sommarens försökssegling utan instrument genomfördes med en 31 fots IWV 31 och omfattade cirka 800 nm. Två GPS:er med övertejp display användes för att markera waypoints med uppskattningsvis två timmars mellanrum. Ytterligare två GPS:er, satellittelefon och EPIRB fanns med av säkerhetsskäl. Ett överseglingskort användes för att plotta uppskattad position. Utöver det användes inga hjälpmedel, inte heller spottlogg. De fyra separata försöken avbröts vid landkänning. Då var båten 3 – 9° ur kurs. Felet i bedömning av total seglad distans varierade mellan 0 – 6 procent. Under seglingarna Bergen – Färöarna – Shetland var solens position svår eller omöjlig att bedöma cirka 45 procent av tiden på grund av dålig sikt eller att solen stod under horisonten. På sträckan Shetland – Skagerack var motsvarande siffra cirka 25 procent. Då blev också Polstjärnan synlig några timmar.



Solen rör sig 15° per timme. Det är också cirka 15° mellan tummen och lillfingerknogen på en utsträckt hand.

Lena kontrollerar kursen med hjälp av riktningen till solen.

att läsa av verkligheten med alla sina sinnen, tenderar allt fler att gå en omväg och registrera den genom display och digitala siffror. Exaktheten kan ge en större säkerhet, men också skapa en falsk trygghet. Och ibland (för ofta?) tar fascination över tekniken bort fokus från den natur man egentligen är ute för att uppleva.

Det är behagligt att koncentrera sig på vindriktningen, hur båten möter vågorna och var solen står, och slippa fundera på om GPS-spåret blir tillräckligt rakt. Vi kanske inte seglar exakt mot Torshavn – men vi kommer att träffa någon av Färöarna, och det räcker. Detta är ingen kappsegling. Många gånger tar de olika vakternas styrfel ut varandra, så att kursen i genomsnitt blir ganska bra. Framförallt avseende farten jämnas även ganska stora missbedömningar ut med tiden. Bedömningen av utseglad distans är sällan mer fel än fem procent.

Men vi måste vara uppmärksamma. Vi kan inte få veta vår position just när det passerar oss, utan den bygger på död räkning. Alltså måste vi hela tiden följa med på hur vi färdas – vad vi tror klockan är, hur högt solen vandrar, eventuella vindvridningar, om vi ser fåglar, moln, förändringar i sjögången... Genom att vara observanta på de tecken som dyker upp blir naturupplevelsen mer intensiv. Havet är en spännande plats att vara på – mer än en tom horisont och en sträcka som ska passeras fortast möjligt.

Jag är överraskad över att det inte känns osäkert att vara mitt ute i det blå utan att veta exakt var vi är. Men så länge vi ser solen med jämna mellanrum, känns det som om vi vet vart vi är på väg, och det räcker. Utan sol eller stjärnor skulle vi däremot efter ganska kort tid bli "havvill" som det hette på vikingatiden, och då är vi ganska små på det stora havet...







Ändå är det förstås uppmuntrande när Lars Otto vid nästa vaktavlösning pekar på linsskyar i vår kursriktning. Det kan vara ett tecken på att Färöarna ligger där framme under horisonten. Att vi börjar se fler havs-sulor och lunnefåglar tyder också på att vi närmar oss land. Och så småningom är det dags för långseglarnas klassiska diskussion: "Det gråa där – det ser ut som ett moln – eller ÄR det land?!"

Och ja, det är land. Vi har, som vi räknat med, hamnat lite längre norrut än vi lade kursen.

Det kan ha berott på den nordostliga strömmen mellan Shetland och Färöarna. När vi avbryter försöket är vi inte mer än tre grader ur kurs, och vår uppskattade distans är 134 nm när vi egentligen har seglat 139 nm. ■

TEXT: LENA LISDOTTER BÖRJESSON  
FOTO: LARS EIDE

## Köp modellen av briggen!

Nu har du möjlighet att köpa din egen modell av briggen Tre Kronor af Stockholm.

Pris 12 000 kr inklusive moms. Ev frakt tillkommer.

Leverans i takt med att nya modeller produceras men räkna med ca 6 månaders leveranstid så boka i god tid!

För mer information kontakta Sture Haglund på 070-422 78 19 eller [sture.haglund@briggentrekronor.se](mailto:sture.haglund@briggentrekronor.se)



Under några sommarveckor har vi tagit flera tusen bilder av Tre Kronor af Stockholm under segel, och vi kan konstatera att ett av de allra första fotografierna står i en klass för sig. Med en blandning av prins Eugens himmel, solfyllda segel, rätt ljus och god vind blev fotot en fullträff. Detta foto trycks nu upp i en begränsad, numrerad upplaga för att säljas till aktieägare, medlemmar och sponsorer. Slå till – och få en unik bild från den dagen då vi nådde vårt mål – Tre Kronor af Stockholm för fulla segel!

Pris: 470 kr inkl moms o porto

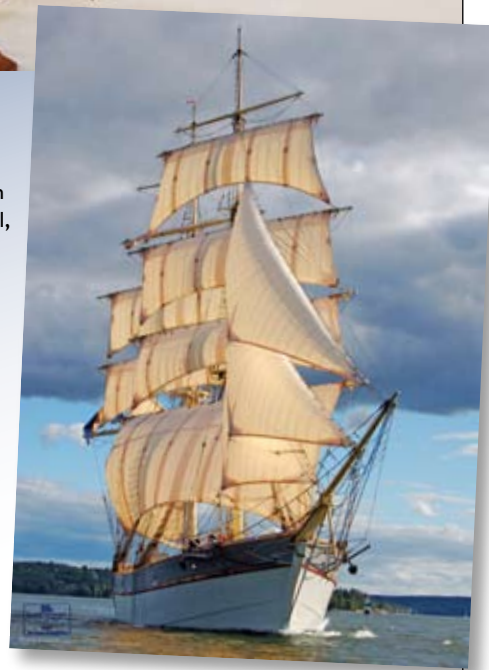
Format: 50 x 70 cm.

Leverans: Per post i rulle

Beställ via e-post: [info@briggentrekronor.se](mailto:info@briggentrekronor.se) eller via telefon: 08-586 224 00

Full returrätt inom 30 dagar efter leverans om du inte är nöjd!

Fotograf: Sture Haglund



## ATT NAVIGERA MED EN TRÄBIT

– en kurs om att navigera utan GPS och kompass

Hur kunde vikingarna hitta över havet utan magnetkompass? Varför står solen nästan aldrig i söder när klockan är 12? Vad är en solsten, en kamal och en jakobsstav?

Idag betraktar vi ofta naturen genom ett filter av digitala siffror på olika instrument. Vi förlorar kunskapen att ta hjälp av naturen för att finna vägen över havet, och vi litar allt mindre på vad våra egna sinnen kan berätta om situationen.

Ombord på Lova vill vi prata om och prova ut metoder och hjälpmedel som vikingarna och andra historiska navigatörer kan ha använt att navigera med.

### Ur kursinnehållet:

- Att ta solhöjden och finna vår latitud med händerna, en kvadrant, en jakobsstav och en sextant
- Hur stjärnorna kan visa vad klockan är, var norr är och vilken latitud vi är på
- Att finna solen med hjälp av en solsten
- Att hålla kursen med hjälp av sol, vind och vågor – eller med en solkompass
- Att bedöma farten utan en logg
- Att känna det vi inte kan se – lite om att loda

Start: Fredag 25 april 13.00 från Skeppsholmen eller 18.00 från Stavsnäs.

Hem: Söndag 27 april 18.00 Stavsnäs.

Anmälan senast 11 april till [ewa.melin@folkbildning.net](mailto:ewa.melin@folkbildning.net) eller [hantverk@skeppsholmsgarden.se](mailto:hantverk@skeppsholmsgarden.se) eller 08/679 28 04

Kostnad: 1.200 kronor per deltagare (högst 6 deltagare)

OBS! Du kommer att bo mycket trångt ombord på Lova under denna helg så var beredd på compact living.



Liaison officer under The Tall Ships' Races:

# Min ena båt bara försvann

Efter förberedande möten i TSR-sekretariatet var det med spänning man såg fram emot att få se alla segelfartyg förtöja i hamnen. Givetvis fantiserade man om att bli tilldelad ett maffigt skepp vid Stadsgårdskajen, sitta i en solstol på poopen och lämna intressanta råd om Stockholms begivenheter.

Av detta blev intet. Sekretariatet befann sig på Friskis & Svette-promenadavstånd från Slussens bussar och t-bana, och till yttermera visso hade jag förträngt en väl utvecklad artros i höger knä. Men man ville ju vara med! Vid "förträffarna" tog jag bilen, parkerad på platser som vi inte disponerade. Två båtar tilldelades mig, samt utrustning så man såg riktigt officiell ut.

## Åt tjotahejti...

Mina två båtar var polska, runt 15 meter, med förtöjning långt bort åt tjotahejti, vid pontoner nedanför Slottsbacken. Infomaterial skulle överlämnas, och tillsammans med några andra LO:s packade vi in rubbet i min bil så jag slapp anstränga mitt knakande knä. Det blev "tjyvparkering" på Slottsbacken med ett handskrivet TSR-plakat på rutan. Av mina två båtar fanns bara den ena förtöjd på plats. Besättningen var ett grabbgång samt en kvinna, gift med kaptenen på skutan. Den andra båten förblev enträget osynlig trots aktiv efterforskning hos hamnfolket i sekretariatet.

## En polsk tjejbåt!

Efter nästa morgonmöte gav jag upp beträffande den saknade båten och lämnade ifrån mig dess info-materiel. Lite senare anlände jag till pontonen. Vad skådar då mitt norra öga? Jo, ett gäng polska unga damer var i full färd med att knyta fast långsides en annan båt. I min utstyrsel såg jag väl ganska officiell ut, så en av tjejerna avlossade ett glatt smil i min riktning, hoppade vigt upp på pontonen och presenterade sig som båtens befälhavare. Det var en ketch av 1960-talstyp, byggd i mahogny. På inbjudan stapplade jag ombord med mitt knakande knä.

Min försvunna båt hade kommit till rätta! Av olika anledningar hade de blivit förse-  
nade och tog natthamn i Sandhamn i stället för att palla sig genom skärgården i mörker.



FOTO: PER BJÖRKDAHL







*Gott om båtar  
och fartyg att  
leta ibland för  
"vår" TSR-  
volontär.  
– Över hundra  
fartyg besökte  
Stockholm i som-  
ras...*

Jag bjöds in till middag samma kväll och kravlade mig iland för att åka och hämta båtens informationsmaterial, som jag ju hade lämnat tillbaka. En parkeringsvakt hade nu lämnat ett dokument på bilrutan om att min hushållskassa skulle reduceras med 700 riksdaler. Med lappen på rutan fortsatte jag tjuvparkera resten av dagen. Man kan väl bara få en lapp per dag på samma plats? Informationsmaterialet hade nu hunnit skickas vidare i ett par led, så knäet knakade duktigt under stolpandet mellan olika "kontor" innan jag snokade rätt på det.

#### God mat – men var sov dom?

Med tanke på förutsättningarna var middagen utmärkt. Drink, förrätt, rödvin till maten och dessert samt kaffe. Mycket trevligt! Besättningen var åtta, men jag kunde bara spåra fyra kojor och föreställa mig två extra. Pentryt höll 60-talsstandard och var

helt OK för en normalstor besättning, men för åtta plus gäst!

Min andra båt, grabbarnas, var strikt business i plast, utan någon som helst lyx under däck. På insidan var bordläggningen helt naken. Några primitiva hängkojor på styrbordssidan, och pentryt midskepps borbord var en tvåmeters plank i vars ena ände tronade något som liknade ett enlågigt fotogenkök. Allt utrymme för om masten var upptaget av segel. Men det var "go" i gänget och det bjöds på kaffe med tillbehör. Jag undrar om de inte sov i skift.

Nu visade det sig att skeppsdokumentet för tjejnarnas återfärd mot hemlandet också var på drift och krävde en dryg eftermiddags irrande för att nosa rätt på.

#### Packat med folk

Paraddagen med uppställning i Slottsbacken såg ett tag ut att bli "för mycket". Det var till slut så packat med folk att man knappt kunde röra sig. Polisen hade bett om assistans av cirka 30 Liaison officers. Var och en fick en röd flagga och en gul väst med ordet VAKT. Stoppa trafiken på Skeppsbron, det var min order!

– *Vad ska jag göra med den då?* frågade jag.  
– *Vet inte, bitta på nåt, fick jag till svar.*

Plötsligt upptäcktes en vilsekommen, storgråtande liten grabb i folkmassan. En

kvinnor anförtror honom åt mig, kanske för att jag såg någorlunda officiell ut. Jag skickade grabben vidare till närmsta polisman, som vant hystade upp honom på sin vänstra arm. Det såg väldigt hemtrevligt ut! Lite senare satt grabben i en polisbil och var betydligt gladare.

Hela paraden med uppträdanden i Kungsträdgården fungerade sedan utmärkt.

#### Nära ögat

Avfärdsdagen blev jag fotograferad med ett par av flickorna. Dessutom erhöj jag till min förvåning ett par presenter. När båten småningom lade ut höll det på att strula till sig. Rorskvinnan såg inte att pontonens ena ankarkätting gick diagonalt ut från ena hörnet, och roret var nära att gå in i kättingen. Med ytterst liten marginal gick de fria.

På sena eftermiddagen samlades alla funktionärer i TSR-sekretariatet, där ett smakligt bord med kolesterolbefrämjande mat och dryck länsades efter bästa förmåga. Det talades, avtackades och sjöngs, så alla förstod hur duktiga och uppskattade vi hade varit. Så blev det en smula vemodigt slut på de intressanta och händelserika dagarna under Tall Ships Race. Många trevliga människor passerade revy, och kanske kommer några att ses igen framöver. ■

LARS BILLBERG, STOCKHOLM

## Rolls-Royce i Kristinehamn

Verksamheten i Kristinehamn är centrum för fasta och ställbara akterpropellrar, vattenjetsystem och podsystem, alla under det unika och världsledande produktnamnet KAMEWA.

Här finns också avdelningen Control Systems för utveckling, design och produktion av digitala manöversystem, samt forskning och utveckling inom det unika Rolls-Royce Hydrodynamic Research Centre.



Kamewa waterjets • Mermaid pod propulsion systems  
Kamewa Ulstein controllable pitch propellers

**TRUSTED TO DELIVER EXCELLENCE**

Rolls-Royce AB, Box 1010, 681 29 Kristinehamn  
Telefon: 0550 840 00. Fax: 0550 181 90.



**Rolls-Royce**

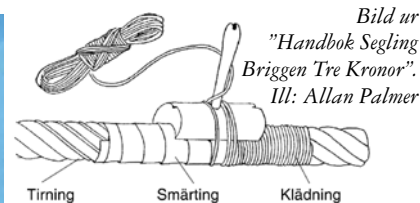
www.rolls-royce.com

# Maskinell klädning av riggvajer

FOTO: CHRISTER YSTRÖM



*Så ser det ut när man klär en vajer med vår metod. Klädningen har just kommit fram till den punkt där den ska avslutas, därför syns varken tirning eller smärtning.*



*Vajer uppspänd mellan bockar, manuell klädning. Bilden är tagen i kanonverkstaden, där allt började...*

När vi började arbeta med vajer under Bamses ledning fick vi lära oss den gamla metoden, att svinga klädkylan för hand, varv efter varv. Det tog lång tid och gav inte alltid det resultat som vi önskade. Vi började fundera på om det fanns ett annat sätt. Efter diverse klurande kom vi på idén att snurra vajern i stället för klädkylan. Tanken var att klädningen skulle gå snabbare.

Vi ritade ett par bockar att fästa i verkstadsgolvet som Bosse sedan svetsade ihop.

Jag svarvade till en svivel med kullager samt en spindel, även den kullagrad och försedd med vev. Vi monterade upp hela härligheten på verkstadsgolvet och gjorde ett prov. Bamse var ytterst skeptisk, men fick snabbt medge att det trots allt fungerade.

Det visade sig direkt att arbetet att veva runt vajern var mycket tröttsamt, så vi tillverkade en medbringare som vi satte i en bormaskin. Genom att sträcka vajern hårt med hjälp av ett spakblock kom vi upp i 600 varv per minut om vajern inte var alltför grov eller lång.

Med hjälp av bormaskinen kan vi nu klä nästan 2,5 meter per minut. Själva klädningen går med denna metod mycket snabbt. Det är de inledande momenten med "kladd" och juteväv som är tidsödande. Men även det går snabbare.

Vinsten blev inte bara en snabbare klädning, utan framförallt en jämnare, tätare och hårdare klädning. Det senare tack vare att man kan koncentrera sig på garnspänningen i första hand.

## Utrustningen:

Två bockar, som för att vajern ska kunna spännas tillräckligt hårt, sätts fast i golvet. Flera olika avstånd måste finnas för olika varjrlängder.

I ena bocken fästs ett spakblock och i detta en svivel. I den andra bocken fästs en

spindel med vev. Mellan sviveln och spinden spänns sedan den vajer som ska kläs.

Under klädningen uppstår två typer av svängningar i vajern, vridning längs med vajern och vinkelrätt ut, som ett hopprep. Svängningarna sätter gränser för fria längder och rotationshastigheten. Rotationssvängningen är den som har störst inflytande på tunna och inte allt för långa vajrar. Med långa vajrar är det svängningarna vinkelrätt mot vajern (hopprep) som ställer till problem.

Ju hårdare man förmår spänna vajern, desto mindre blir problemet med svängningar.

Om klädningen sker från den sida där veven finns, blir vridningssvängningen något mindre. Om vridningsspänningen ändå blir besvärande kan någon, med handskar på händerna, försiktigt bromsa rotationen vid sviveln.

Om vajern är lång bör man i första hand öka avståndet mellan bockarna och i andra hand dela upp klädningen i flera etapper. Det senare kräver att den vajer som för tillfället inte kläs kvajlas upp i en ring och fästes i ena ändan. Det har visat sig svårt att balansera ut kvajlen tillräckligt bra, så varvtalet måste sänkas. Det är bäst om kvajlen kan fästas på spindelsidan då den annars lättare ger upphov till egensvängningar.

Om vajern är lång måste en eller flera stödbockar placeras ut. Om placeringen görs med något olika delning dämpas egensvängningen.

Stödbockarna har ett runt hål som måste

vara öppningsbart. Vi använder ett par vanliga bockar och två brädbitar som vi sätter fast i bockarna med tving. I brädbitarna har vi borrar ett hål med centrum i skarven.

För att skydda juteväven mot slitage vid stödbockarna kan antingen en remsa juteväv eller segelduk lindas runt, eller så kan vajern tillfälligt förses med en klädning av sjömansgarn.

Vi använder en vanlig klädkyla, men det är en fördel om skaftet är långt. Det gör arbetet mindre ansträngande och svängningarna i vajern blir mindre kännbara.

För att vrida vajern använder vi i första hand en vanlig lågvarvig (max 600 varv/minut) handbormaskin. För grövre vajer fordras en kraftigare maskin. Vi använder då en omrörare som gör 500 varv per minut. Bormaskin och omrörare måste ha variabelt varvtal. I annat fall blir framförallt starten besvärlig.

Garnnystanet ska ha en ställning så att garnet löper relativt lätt. Ställningen kan stå i ena änden och behöver inte flyttas.

## Arbetsmoment:

För att lägga på det första lagret av "kladd" är det enklast om en person vevlar och en eller flera penslar på "kladdet". Detta måste göras noggrant, så att kladdet kommer in i tiren ordentligt. Vid splitsarna får man vara extra noggrann. Det är svårt att få in kladdet i alla håligheter och här är vajern som känsligast, efter slitaget från märkspiken.

Eventuell tirning ska ske före pålägg-



ning av juteväven. Det är viktigt att tirgarnen sträcks så hårt som möjligt, och även då finns risk att de glider och trasslar senare.

Garnen kan läggas på ett och ett, eller alla på en gång. Det senare visade sig vara lika enkelt - eller enklare, om det bara var en kort del av vajern som skulle tiras.

Sedan ska juteväven läggas på. Det underlättar om remsorna är så långa som möjligt och helst inte behöver skarvas. Vi köper juteväv på 50-metersrullar. Med hjälp av en fogsvans, på vilken vi tagit bort tänderna och slipat upp en egg, och ett enkelt stöd är det möjligt att skära till "skivor" av rullen. Bredden måste avpassas efter vajerns grovlek.

Om en person vevar medan en annan håller i rullen med juteväv, sträcker och styr, får man ett bra resultat. Det har visat sig enklare om man inte står för nära vajern. Juteväven ska sträckas så hårt som möjligt. Försök att hålla remsan plant utan att knyckla ihop den vid sträckningen. I det senare repas lätt remsan upp med ett trassel av jutetrådar som resultat.

Tjär- och linoljeblandningen penslas på på samma sätt som "kladdet". Blandningen ska penslas på så rikligt att en del kommer ut under klädningen. Om vajern är tirad måste blandningen läggas på extra flödigt.

Vi är nu framme vid själva klädningen, det sista och roligaste momentet. Två personer behövs i första hand. Om man har stödbockar kan ytterligare en behövas så att den som vevar och den som för klädkylan inte behöver släppa taget. Ytterligare en "bromsare" kan behövas om vajern visar tendens till vridningssvängningar. Bromsningen sker på svivelsidan.

Vilken typ av garn som ska användas beror, i vårt fall, på om vajern ska bendslas eller inte. I så fall använder vi naturfiber i den del som ligger under bendslarna. Vi tirar även under alla bendslar. Välj ett garnnystan som om möjligt räcker hela vajern utan skarv.

Börja med att fästa garnet, veva sedan ett antal varv så att garnänden och lite till är räckt (10-20 varv). Montera sedan bormaskinen och starta på lågt varvtal. När den som för klädkylan har fått ordning på grejorna kan varvtalet ökas till dess eventuella svängningar blir besvärande.

Klädkylan ska hållas tillbaka (mot klädningens början) för att klädningen ska bli tät.

Ibland finns tendens att klädkylan på den oklädda sidan tenderar att dra med juteväven. Detta kan motverkas genom att minska klädkylans anläggning mot juteväven. Problemet kan även uppstå om jutevävsremsan inte sträckts tillräckligt hårt. Avpassa friktionen så att garnet sträcks maximalt vid klädningen utan att brista.

Om det finns splitsar, sakta ned så att den som för klädkylan hinner med. För att samla upp överflödigt kladd kan en pyts fästas under klädkylan eller hållas för hand. ■

VID PENNAN JOHNNY ÅSTRAND

## Sommarens långsegling med Constantia

(städer markerade med fetstil är på/avmönstringshamnar)

**26 juni kl. 16.00** avseglar vi från **Beckholmen**.

Åtta dagars segling på Östersjön, genom Kielkanalen och längs holländska kusten.

**3 juli**, kväll kommer vi till **Oostende**, hamnstad till Bryssel.

**4-6 juli** dagseglar vi med gäster i Oostende.

**6 juli**, kväll går vi mot Brest, fem dagars segling längs franska kusten.

**11 juli** e.m. anlöper vi Brest längst ut i Bretagne.

**12-15 juli** ligger vi i **Brest**. Constantia är som svenskt segelfartyg särskilt inbjuden att delta i den stora traditionsfartygsfestivalen som hålls vart fjärde år. Franska nationaldagen firas den 14:e i en stad full av festivalvra!

**15 juli, kväll** avseglar vi mot Liverpool. Fyra dagars segling runt Land's End mot Irländska Sjön.

**19 juli**. Ankomst **Liverpool**.

**21 juli**. Start från Liverpool i Tall Ships' Race 1, runt Skottland över Norska havet till Måløy på Vestlandet. 70 % av besättningen i åldern 15-25 år på denna etapp.

**28-31 juli** kommer vi till **Måløy** på norska västkusten.

**4 aug.** Start för TSR - Cruise-in-Company från Måløy för ungdomar och vuxna, i de stora norska fjordarnas värld.

**8 aug.** Ankomst **Bergen**.

**10 aug.** Avseglar vi mot Marstal. 6 dagars segling genom Skagerrak och Kattegat.

**15 aug.** Anländer vi till Aerö för att fira jubileum i den märkliga staden **Marstal**, där hon byggdes för 100 år sedan.

**17 aug. F.m.** börjar sista etappen, en vuxensegling mot Stockholm. Kajstuds i **Simrishamn** och så avslutar vi med tre fina natthamnar i Smålands, Östergötlands och Södermanlands skärgårdar.

**23 aug. Kväll.** Hemma i **Huvudsta**.

**Priset blir för vuxna:**

1000:- kr. per dag 1-5

700:- kr. per dag 6-10

400:- kr. per dag 11-

**Priset blir för ungdomar 12-25 år:**

500:- per dag 1-5

350:- per dag 6-10

200:- per dag 11-

**11-18 juni har vi specialpris på skärgårdssegling med företag.**

Mat ingår i priset. På årsmötet den 12 mars vet vi mer om hur du tar dig enklast och billigast till/från de olika hamnarna.

Anmälan senast 20 april. Den kan endast ske genom insättning av 1/3 av beräknad avgift på **plusgirokonto 119 34 27 - 0 / Solnaskutan**. Ange namn, ev. e-post, telefon och vilka dagar du vill segla. Slutbetalning före 1 juni till samma plusgirokonto. Utskick av mer detaljerad information sker under maj.



Foto: Vanessa McIntosh



Stiftelsen Solnaskutan

## Nya partners

Briggen Tre Kronor har glädjen att presentera tre nya partners:

Stockholms Grosshandelssocietet,  
Stockholms Stads Brandförsäkringskontor och Layher.

Alla tre är gamla vänner till projektet. Grosshandelssocieteten har under åren finansierat flera skeppsdelar i Briggen. Deras senaste investering är främre däckshuset som vi kommer att skriva mer om i nästa nummer. Brandkontoret är vår största aktieägare efter Föreningen Briggen Tre Kronor och Layher har tillsammans med NCC försett oss med ställning och tak både på byggplatsen och på pontonen.

## Briggenbladet söker annonssäljare

Vi söker en seriös och erfaren mediasäljare. Kunskap om projektet Briggen Tre Kronor är meriterande.

Kontakta ansvarig utgivare, Per Björkdahl:  
per.bjorkdahl@briggentrekronor.se  
eller 08 - 89 00 75

Skeppsholmsgården och Sjöräddningssällskapet inbjuder till föreläsning på Skeppsholmsgården.

## VARFÖR INTE BARA TRÄFFAS

...torsdag 13 mars 2008 19.00  
på Skeppsholmsgården?

Känn dig hjärtligt välkommen

- Du som har ett stort och levande intresse för sjöräddning.
- Du som gärna vill veta mera om Sjöräddningssällskapets arbete och vår 100-åriga historia.
- Du som tillhör våra egna besättningar från Sjöräddningssällskapets stationer i hela Stockholmsregionen

Författaren och regissören **Anders Wällhed** kommer att finnas på plats och berätta om sin bok *Den Tidlöse Sjöräddaren*, Sjöräddningssällskapets jubileumsbok som vann Svenska Publishing-Priset 2007 för bästa jubileumsskrift med motiveringen "För tidstypiska bilder, sparsmakad form och historiska loggbokstexter." Boken vann också Juryns Stora Pris med motiveringen "För en kaxig bok med konsekvent enhetlighet och tydligt kroppsspråk."

Dessutom kommer **Anders Jönsson** från Sjöräddningssällskapet att medverka och berätta om Sällskapets verksamhet både förr och nu. Senare på kvällen visar vi Sveriges Televisions dokumentärfilm *Hundra år med havets hjältar*.

Anmälan till Ewa Melin ewa.melin@folkbildning.net eller 08/6792804 senast 11 mars. Gratis inträde.  
Lokal: Segelsömmarsalen på Skeppsholmsgården

# Största möjliga tystnad

En av de saker som Gustaf Dillner, vår förste skeppsbyggmästare, talade sig varm för var att kunna segla helt ljudlöst. Det kan tyckas naturligt när man seglar, men i ett modernt fartyg finns så mycket elektrisk utrustning att alla större segelfartyg har en diesel-driven generator som förser fartyget med ström. Det är den som brukar kallas hjälpmaskin eller hjälpkärre.

Hur mycket man än ljudisolerar en sådan motor så blir det alltid lite ljud och vibrationer som letar sig ut och stör seglingsupplevelsen. För att slippa det har vi byggt ett system med en stor batteribank som ska kunna täcka elbehovet i 6-8 timmar beroende på hur mycket man lyckas hålla nere förbrukningen.

Batteribanken är på 1400 Ah och laddas med ström från land eller från generatoren ombord. Ett vanligt bilbatteri är på ca 75Ah. Totalt är det 12 st Victronbatterier som är sammankopplade så att man får ut en spänning på 24 volt likström.



*Utrustningen sitter dold i akterkant på förliga däcksbuset. Under bänken i förgrunden ligger en batteribank på 1400 Ah.*

En liten del av elsystemet ombord är på 24 volt men det mesta är faktiskt vanlig växelström på 230 och 400 volt. För att konvertera likström till växelström använder vi tre omformare av märket Phoenix Multiplus från Victron (den blåa burken på bilden). Multiplus fungerar både som laddare och omformare, d v s när landströmmen är påkopplad eller generatoren är igång omvandlas växelströmmen till likström som laddas i batterierna. När man sedan tar ström ur batterierna går den andra hållet genom Multiplusen och omvandlas till växelström.

På briggen finns också tre transformato-

Magnus Palmstierna. Transformatörerna används för att omvandla strömmen från generatorerna samt för att avskilja fartygets elnät från det landbaserade nätet när vi ligger vid kaj.

För att ytterligare reducera elbehovet är byssan utrustad med såväl gasspis som gasugn av samma sort som används i restauranger i land. När det gäller belysning använder vi lågenergilampor tills vidare. En intressant lösning för framtiden är lysdioder där vi hoppas att det snart kommer lampor som går att sätta i vanliga standardsocklar.

TEXT OCH FOTO: STURE HAGLUND

**Ekens**  
NAVAL AB

• **Livflottar & Flytvästar**

• **Nödraketer & Linkastare**

• **Rökdykarutrustning & Gummibåtar**

• **Service & Försäljning**

www.ekensnaval.com  
Tumstocksvägen 12, 187 66 TÄBY  
Tel 08-630 92 66, Fax 08-630 92 88



# Vi stöder briggen "Tre Kronor af Stockholm"

**BJURFORS  
&  
THÖRNER**

SJÖSÄTTER NYA BOSTADSRÄTTSFÖRENINGAR



**SCANIA**  
Industri- & Marinmotorer

**JEHANDER**  
HEIDELBERGCEMENT Group

**spring**<sup>MOBIL</sup>

OnePhone®. One Solution.

**Layher**®

Mer möjligheter. Ställningssystemet.



**CLAVIUS**  
THOMAS JOHNSON IDÉ&FORMATÉLJÉ AB

[www.clavius.se](http://www.clavius.se)

**SÜDERMALMS  
TRÄ**

**dataphone**  
Datanät och telefoni för företag

**SAINT-GOBAIN**  
**ABRASIVES**

**Engwall o. Claesson AB**

FÄRG FÖR TRADITION OCH MILJÖ

**DECERNO**  
- pålitliga systemlösningar



**TEKNIK-  
KONSULT  
INOM EL- OCH  
TELESYSTEM**

**ELTEKNIK AB**



## Ny komposition

När en produkt tjänat ut, har de ingående materialen ofta mycket kvar att ge. Föråldrade apparater, skrotade bilar, förorenade lösningsmedel och använt emballage kan bli råmaterial för tillverkning av nya produkter. Förutsättningen är en effektiv separering och hantering av beståndsdelarna, så att de kan tas tillvara och sättas ihop på nya sätt. För att lyckas med detta krävs ett stort mått av engagemang och nytänkande. Därför arbetar vi på Stena Recycling med att ständigt utveckla insamlingssystem, bearbetningsprocesser och helhetslösningar. Hela tiden närmar vi oss vår vision om ett slutet industriellt kretslopp av material. Vill du vara med och skapa framtiden? Börja på vår hemsida.

Stena Recycling är Sveriges ledande återvinningsföretag och vi återvinner järn- och metallsrot, returpapper, plast, farligt avfall och övrigt verksamhetsavfall. Vi finns på över 100 platser i Sverige och erbjuder en mängd beprövade och ofta marknadsledande produkter och tjänster. Det rör sig om allt från utbildningar till helhetslösningar och branschkoncept. Stena Recycling ingår i Stena Metallkoncernen som också återvinner WEEE-avfall samt bedriver internationell handel med stålprodukter och olja. Stena Metallkoncernen verkar i nio länder, har omkring 3 000 anställda och omsätter cirka 24 miljarder SEK.

 **STENA**  
Innovative recycling

[www.stenarecycling.se](http://www.stenarecycling.se)