



Visst ser det ut som om hon rycker lite otåligt i förtöjningarna, vår vackra brigg. Hon är bestämt inte byggd för att ligga i hamn.

FOTO PER BJÖRKDAHL

Världens vackraste brigg

Det första vi tog tag i efter att ha hämtat andan efter sjösättningen var att riva stapelbädden och övriga arrangemang.

Därefter utrymde vi verkstaden.

Innan det var möjligt behövde vi dock nya lokaler. Sagt och gjort – vi ställde upp en ny smedja, ett rundhultsskjul och en ny verkstad på södra läktarpontonen.

Många kranlyft och lastbilstransporter senare kunde vi återuppta arbetet med fartyget och hade under tiden också tagit emot tankar och 90 ton bly.

Det viktigaste vi har gjort nu är att montera tankarna och säkra blybarlasten tillförlitligt och rationellt. Vi vill få fast

alla tackor och behålla luftcirkulationen mellan spanten. Det blir således korta staplar över bottenpantern och tankarna säkras med bandjärn och vantskruv som är fästade till garneringen. Blytackornas staplar spänns fast med lastsäkringsband. I detta arbete måste även durkens regler vävas in. De utgör i vissa fall både låsning och stöd i sidled. Samtidigt arbetar vi med riggen. Drygt 300 koffernaglar har svarvats och jungfrurna arbetas det nu för fullt med. I

blockproduktionen har man kommit fram till sju-, tio- och elvatums blocken.

Vi har nått upp till märsnivå med vajerarbetena och håller på med märsvanten.

Ytterligare något att glädjas åt är en förstärkning till riggruppen i form av en ungdomsgrupp, vilket förklarar varför flitens lampa även lyser på tisdagskvällar.

Framåt vårkanten siktar vi på att kunna få upp ytterligare delar i riggen. Vad vore väl trevligare än att samlas några vårdagar och se spirorna komma på plats, och för första gången skönja de ståtliga proportionerna i riggen. ■

KORHAN KOMAN, SKEPPSBYGGMÄSTARE

Har du hört att...

...en delegation från Östersjörådet var på besök och blev mycket imponerade av vad de såg och fick höra om *Tre Kronors* framtida roll som plattform och ambassadör i Östersjöregionen.

– En framgångsrik kombination av skeppsbyggnadskonst och entreprenörskap, sammanfattade Mira Banerjee, redaktör för Östersjörådets tidning Baltinfo, sina intryck av Stockholmsbriggens Baltinfo ska för övrigt uppmärksamma *Tre Kronor* i kommande nummer.

Östersjörådet består av elva länder runt Östersjön plus Norge och Island och har till uppgift att främja och samarbetet mellan medlemsländerna. Inte konstigt om delegationen som besökte *Tre Kronor* blev förtjust och anade fartygets självklara roll i det framtida samarbetet i Östersjöområdet. ■

VD TAR ORDET

PER LANDQVIST

En mycket påtaglig och trevlig effekt av sjösättningen av *Tre Kronor* var all den positiva uppmärksamhet som projektet fått. DN och SvD hade sjösättningen med stora bilder på förstasidan dagen efter och många etablerade tidskrifter har slagit upp händelsen stort med bild och text som inte bara handlat om själva sjösättningen utan också om projektets kvaliteter och våra framtidsplaner med *Tre Kronor* och verksamheten. Intresset och uppmärksamheten är guld värt och vi arbetar nu hårt med att ta hand om det på bästa sätt.

Med ett arrangemang av sjösättningen storlek, med mycket människor på en begränsad yta finns det alltid stor risk att någonting går fel och någon kan komma

Intresset är guld värt

till skada. Att inga allvarigare incidenter inträffade på sjösidan tackar vi SJÖASSISTANS personal som på ett oerhört professionellt sätt

tog på sig den mycket otacksamma uppgiften att hålla fritt vatten framför stapelbädden. Övervakningen på kanonverkstaden visade sig tyvärr alltför stökig och störande när rivningen och ombyggnaden av verkstaden väl kom igång. En provisorisk kontorspaviljong som tills vidare tillgodoser våra behov har därför ställts i ordning på kajen framför verkstaden.

Diskussionerna med Fastighetsverket om våra framtida lokaler fortsätter dock och utan att gå händelserna i förväg kan jag säga att det ser lovande ut.

Det är viktigt att alla företag som medverkar i projektet känner till vad Stockholmsbriggen kan erbjuda. Därför har vi bjudit in företagen i Briggens nätverk till ett informationsmöte den 8 december då vi ska redogöra för våra spännande framtidsplaner och beskriva verksamhetens hörnstenar.

Den 18 januari har vi ett liknande informationsmöte för föreningens medlemmar. Se vidare kalendariet.

Till sist, glöm inte att betala medlemsavgiften, hjälpa till att värva flera medlemmar och komma och njuta av skönheten! ■



” Det ska bli ett sant nöje att se henne segla”



Fartygen som deltagit i Tall Ships' Race 1987 lämnar Stockholm.

FLYGBILD GODKÄND AV FÖRSVARSTABEN/SÅK FÖR PUBLICERING 870728. FOTO PER BJÖRKDAHL

En solig dag i oktober fick *Tre Kronor af Stockholm* riktigt storfrämmande: Tre inflytelserika herrar från Sail Training International, som arrangerar Tall Ships' Race, var i stan för att planera 2007 års evenemang tillsammans med representanter för Stockholms stad.

Christer Samuelsson, ordförande i Sail Training Association Sweden och även ordförande i den kommitté som ansvarar för Östersjöseglingarna i Tall Ships' Race (Races Management Committee – Baltic), hade begärt att värdarna skulle lägga in ett besök på briggen *Tre Kronor* i programmet. Lillian Westerberg och Kirsi Kangas, som ansvarar för Stockholms värdskap i 2007 års Tall Ships' Race, var förstås också med vid besöket.

De gästade, Gwyn Brown, Business Director, Peter Newell, Race Director, och Christer Samuelsson blev alla synnerligen

imponerade av vårt fartyg och projektet som helhet. Skeppsbyggmästare Korhan Koman visade dem runt ombord och berättade om de framtida planerna.

– Ett fantastiskt gediget och välbyggt fartyg, säger Christer Samuelsson. En annan sak som gjorde stort intryck på samtliga var att det fanns så utförlig information om projektet på engelska.

– Vi önskar naturligtvis att *Tre Kronor af Stockholm* ska delta i 2007 års Tall Ships' Race – inte minst för att briggar av gammalt snitt är sådana otroliga seglare!

För att briggen *Tre Kronor* ska kunna vara



STOCKHOLMSBRIGGEN

BRIGGENBLADET NR 5 • NOVEMBER 2005

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN • REDAKTÖR MARGARETA LANDSTRÖM

• ANSVARIG UTGIVARE STAFFAN HANSSON • E-POST BLADET@STOCKHOLMSBRIGGEN.SE

• WWW.STOCKHOLMSBRIGGEN.SE • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • POSTGIRO 873663-9

• ÖSTRA BROBÄNKEN SKEPPSHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM

• TRYCK BIRGER GUSTAFSSON DIGITAL AB, ETT FÖRETAG INOM EO-KONCERNEN • STOCKHOLM 2005



Celebra gäster imponerades stort av **Tre Kronor**. Från vänster på bilden ser vi Korban Koman, Magnus Sederholm, Christer Samuelsson, Gwyn Brown, Peter Newell, Lillian Westerberg, Kirsi Kangas, Per Landqvist och Åsa Näsman.

FOTO STURE HAGLUND

med och segla i Tall Ships' Race krävs inte bara att hon är seglingsklar – hon måste också ha en intrimmad besättning. Hälften av besättningen ska vara mellan 15 och 25 år – ett av Tall Ships' Race viktigaste mål är att föra konsten att segla stora skepp vidare till nästa generation. Det är också ett tillfälle för ungdomar att segla, mötas och ha väldigt kul.

– Jag var förstas med på sjösättningen, berättar Christer Samuelsson, som har ett långt skutförflutet och ett gott öga till vår smäckra brigg.

– Det ska bli en sant nöje att få se henne segla. Det finns en hel del briggar i stål och plåt runt omkring i Europa som brukar vara med i Tall Ships' Race, men de seglar faktiskt inget vidare.

Deltagarna i Tall Ships' Race kommer att segla från Kotka, Finland, den 21 juli 2007. Sedan får de anlöpa vilka hamnar de vill, byta besättning med varandra och koppla av från själva kappseglingen, bara de anländer till Stockholm senast den 27 juli.

De gästade segelfartygen stannar i Stockholm till måndag den 30 juli, då starten går för nästa sträcka, från Sandhamn till Stettin i Polen. Då blir det Segelparad från Stockholm till Vaxholm – det blir något att se fram emot!

Och sedan kommer Tall Ships' Race tillbaka till Östersjön redan 2009 – till vilka hamnar är inte klart än, men man kan ju alltid hoppas. ■

KERSTIN OTTERSTÅL

Stockholmsbriggens skeppsredare

Ikea

Outokumpu

Stockholmsbriggens samredare

Elfa AB

NYKLauritzenCool

MAQS Advokatbyrå

Hedersleverantörer

Birger Gustafsson Digital AB

Båtmässan Allt för sjön

Certex

Dataphone

Dokumentkraft

Engwall & Claesson

Essve

G-Ess Yrkeskläder

Jehandlers

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

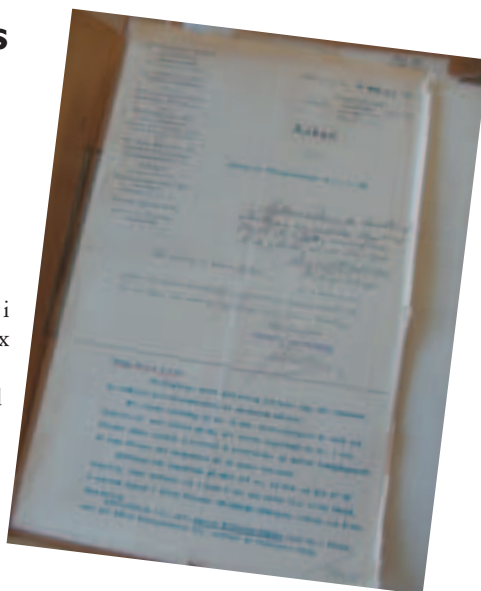
Total Design Europe

"Gladan" på kollisionskurs

I krigsarkivets gömmor hittar vi ett protokoll från förhöret med *Gladans* besättning efter kollisionen mellan *Gladan* och ryska toppsegelskonerten *Maria*, som sker i Öresund på Lat N 55 grader 59,6 och Long O 12 grader 38,6 den 26 maj 1911.

Stark sydostlig ström och laber bris råder i Öresund denna fredagseftermiddag strax innan kollisionen äger rum.

Gladan är ute på övningssegling med skeppsgossar och skonertskeppet *Maria* från Riga befinner sig i samma område. Vinden mojar något och *Maria* sätter förtoppssegel för att få lite bättre fart. Middagsvakten på *Gladan*, löjtnant K G Dyrssen, uppfattar snabbt att denna manöver sätter fartygen på kollisionskurs och tecknar åt *Maria* att falla. Han beordrar sin egen besättning till manöver. Men det är för sent – kollisionen går inte att undvika. *Maria* dunderar in i *Gladans* styrbordssida och klyvarbommen träffar



Gladan mellan förbardunerna, de långa vajrarna som håller masterna.

Maria hamnar långskepps med *Gladan*. Ingen människa kommer till skada men *Gladan* får stora materiella skador.

Klyvaren på *Maria* gör hål i focken på *Gladan* och relingen akter om fallrepet. Dessutom går nagelbänken vid storvanten sönder och styrbordsbåt får rejäla skador.

Maria bogseras från olycksplatsen till Helsingör i Danmark. Även hon har skadats av kollisionen, bland annat har hennes bogspröt brutits loss.

Gladan lyckas segla till Helsingborg där hon repareras vid Helsingborgs Warvs Aktiebolag till en kostnad av 115 kronor plus 25 kronor för reparation av styrbordsbåt.

Kollisionen görs upp i godo; vem som bär ansvaret för olyckan och betalar reparationskostnaderna framgår inte av de dokument som hittills hittats på krigsarkivet. Undertecknad har också varit i kontakt med Dyrssens sonson, men han kunde inte påminna sig om att hans farfar talat om denna händelse.

Om du har frågor om *Gladan* eller vill vara med och laga *Gladans* mat, mejla till historia@stockholmsbriggen.se eller ring 08-741 04 33 på kvällstid. ■

CHRISTER YSTRÖM



Foto Johan Lange

**En verkligt
oförglömlig**



Foto Vanessa McIntosh

storslagen



Foto Olav Skogsrud

**och sagolik
sjösättning!**

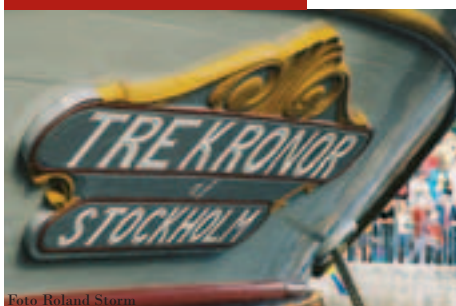


Foto Roland Storm



Kabyssen – här ska den ligga

Visst ser hon stolt ut, Christine, när hon visar var byssan ska ligga?

FOTO MARTIN ROMARE



Christine Kornherr har ägnat många dagar och sena kvällar de senaste fem månaderna för att rita *Tre kronors* byssa som examensarbete för universitetet i Rosenheim, nära München. Hon avlägger snart sin examen i träteknik.

Vi är nyfikna, hur ska *Tre Kronors* byssa se ut?

– Däckshuset är inte så stort men den byssa jag ritat räcker för *Tre Kronors* behov. Det finns två rum, kabyssen där man lagar mat och så ett diskrum. Där finns också ett förråd.

Hur har du gått tillväga?

– Jag har planerat köket på *Tre Kronor* genom att undersöka kök på andra fartyg. Till exempel har jag varit ombord på bland andra *Blidösund* och *Waxholm* och studerat hur kocken arbetar i köket.

Vad har du lärt dig av det?

– Att kocken står på nästan samma ställe hela tiden och att det är viktigt att allt finns inom räckhåll. Det är mycket viktigt att alla personer i köket har separata arbetsområden och inte är i vägen för varandra.

Vad kan du berätta om inredningen?

– All utrustning är i rostfritt stål och golvet i akrylharts. Det är inte bra med kakel på väggar och golv. Kakel rör inte på sig lika mycket som träet i båten gör och kan spricka. Det finns en mathiss som går från kabyssen till personalen utanför matsalen. Diskpersonalen använder sedan mathissen för att skicka upp rena tallrikar.

Så praktiskt! Vad är du mest nöjd med?

– Att jag har pratat mycket med andra i branschen om vad som fungerar bra och mindre bra på mina ritningar. Jag har pratat, gått hem och ändrat på ritningen och sedan gått tillbaka till samma människor för att se om jag gjort en förbättring. Alla som jag träffade på båtarna har varit till hjälp, särskilt kocken på *Blidösund*.

Vad har varit största utmaningen?

– Det var svårt i början för jag hade aldrig varit på en segelbåt och jag visste ingenting om kök – men nu vet jag allt! Det var också svårt med språket, jag hoppas alla kunde förstå mig.

Nu åker du hem till Tyskland, vad ska du göra?

– Jag ska läsa färdigt sista terminen på universitetet och så ska jag göra det sista på ritningarna till *Tre Kronors* byssa.

Tack för hjälpen Christine, vi ringer dig när köket är färdigt! ■

PIA JOSEFSSON

**Köp Stockholmsbriggens dvd
Film och foton för 199 kronor**

Tel: 08-545 024 10 E-post: info@stockholmsbriggens.se

Briggen prisad igen

Briggenprojektet har tilldelats Stockholms läns hembygdsförbunds kulturpris för 2005.

"Fartyget är ett storslaget arbete och projektet en enastående insats för intresset för segelfartygens epok", sägs det i motive-ringen. Det sägs också att tradition och yrkeskunnande förs vidare och att briggen *Tre Kronor* uppvisar ett hantverk av synnerligen hög klass till förebild för liknan-de arbeten. Ett resultat av många entu-siasters arbete och stöd.

Priset manifesteras genom ett diplom och det beslag av järn – utfört av Tomas Hermin – som håller klyvarbommen vid bogsprötet. Visselsalut från fartyg kring *Tre Kronor* avslutade ceremonin på Skepps-holmsdagen. ■

STAFFAN HANSSON

I förra numret står att gösen hissas när fartyget ligger i främmande hamn. Fel!

Gösen hissas när fartyget ligger till ankars eller är förtöjt vid kaj. Även i hem-mahamnen. Halas på nätterna.

Hälsningar Anders Lambert

Nästa nummer av Briggenbladet kommer 17 februari 2006. Har du syn-punkter på tidningen? Skriv till bladet@stockholmsbriggen.se ■

KALENDARIUM

Det händer på Sjöhistoriska...

Fritt inträde alla dagar. Gratis guidade visningar på helger och lov.

29 november: **Fångad vid världens ände.** Docent Fred Goldberg berättar om Sveriges minst kända Antarktisexpedition som skulle undsätta Otto Nordenskiölds expedition 1903. Efter föredraget visas Pablo Wainschenkers film "Fångad vid världens ände".

6 december: **Skeppsbrott – musik om människan och havet.** KFUMs kammar-kör sjunger i vintermörkret till tända ljus i kaféet. Musik av bland andra Gösta Nystroem och Jaakko Mäntyjärvi.

11 december: **Julnautika – sjöhistorisk julmarknad.** Föreningen har ett stånd där vi säljer Briggen-julklappar.

...på Skeppsholmens folkhögskola
Tisdag 13 december 07.30: Luciatåg i segelsömmarsalen. Fika och pepparkakor i tackelkammaren. Skolans kör sjunger.

Briggens julmarknad 17 december på pontonen vid *Tre Kronor*, 11–15. Glögg, kaffe, lussekatter och fina Briggen-julklappar. Passa på att titta in i riggverkstaden.

Onsdag 18 januari 2006

Föreningen Briggens medlemskväll i segelsömmarsalen, Skeppsholmens folkhögskola 19.00. För dig som vill veta mer om lokalfrågan, framtiden, ekonomin och träffa nye vd:n.

Anmäl dig till kerstin@stockholmsbriggen.se eller 070-269 12 87 (kvälls-tid!) allra senast den 16 januari.

JULKLAPPSTIPS!

Får- & lammskinn!



Se olika skinn- och ull-produkter på hemsidan!



www.wonderwool.se

08-758 50 35, 0708-758 503

Ekens
NAVAL AB

• **Livflottar & Flytvästar**

• **Nödraketer & Linkastare**

• **Rökdykarutrustning**

• **Service & Försäljning**

www.ekensnaval.com

Tumstocksvägen 12, 187 66 TÄBY

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

”Det ska klinga och klonga o



De vet precis hur de vill att de ska se ut på Stockholms kajer och vatten. Vi har frågat **Göran Hernlund, Gabriella Janson, Keith Wijkander, Gunnar Leström, Roland Storm och Hans-Lennart Ohlsson** hur de vill ha det.

Vad ska hända längs Stockholms kajer och stränder?

Några vill bygga åtråvärda sjönära bostäder, andra vill ha parkeringar, restauranger, museer eller nöjesfält. Men vem värnar det maritima Stockholm – skutorna, ångbåtarna och sjöfarts-traditionen? Det som ger staden själ. Vi har frågat sju kunniga personer med inflytande.

Göran Hernlund, lärare i båtbyggeri på Skeppsholmens folkhögskola och drivande i Stockholms Sjögård:

”Stockholm är och har alltid varit en sjöfartsstad – det är ju själva anledningen till att staden ligger där den gör. Den var Östersjöns huvudstad, den viktigaste hamnen. Ändå har vi inget maritimt centrum som kan visa upp en levande historia. De flesta andra stora hamnstäder har sådana – jag har tittat på Åbos och Oslos sätt att förvalta sitt sjöfarts-historiska arv. Där har de styrande förstått att sätta värde på de maritima miljöerna.

Jag önskar att Skeppsholmen blir en maritim knutpunkt för staden, för invånarna och turisterna. Men inte ett museum som man bara går runt och tittar på utan riktiga verksamheter som båtbyggen, smedjor, repslageri – det ska klinga och klonga och lukta om det!

Tyvärr är hus 117, Kanonverkstaden, den springande punkten i den här bilden – det är den enda byggnad på Skeppsholmen som lämpar sig för sådan verksamhet. Och jag tycker det är tragiskt att Fastighetsverket ensamt har fått fatta beslutet att göra om lokalen till kontor – för det handlar om så mycket mer än kontor eller inte kontor – det är en fråga om Stockholms själ och våra marinhistoriska värden!” ■

Gabriella Janson, sjörättsjurist, f.d. ordförande i Föreningen Briggen, nu styrelseledamot i Beckholmens vänförening och Stockholms Sjögård:

”Sjönära byggnader ska absolut inte kontoriseras. Parkeringsplatser och bensinmackar ska inte heller ligga sjönära. Då förstör vi det som har byggts upp de senaste 20 åren, exempelvis den fina renoveringen av Strandvägskajen och av Skeppsholmens kajer.

Nu törs man ju promenera på Skeppsholmen även på kvällen. När jag jämför med utländska, kända hamnstäder – som Mystic Seaport i USA – slår det mig att Stockholm har så oändligt många fler vackra skutor och fartyg längs alla kajer. Det är unikt och det är vår styrka.

En sak jag verkligen saknar är små färjor som går i skytteltrafik mellan olika delar av staden. De ska vara billiga att åka med och man ska få ta med cykel.

Beckholmsvarvet är fint och jag önskar att gamla Djurgårdsvarvet ska rustas upp för att kunna ta emot mindre båtar, att det blir en servering där och en bokhandel med bibliotek. Ännu en oas mitt i stan.” ■

Keith Wijkander, f.d. överintendent för Statens maritima museer, nu utredare i utbildnings- och kulturdepartementet. Styrelseledamot i Stockholms Sjögård:

”Självfallet ska man bevara hus 117 i sitt originalskick. Att göra det är avgörande för att bevara Skeppsholmens karaktär. Modernas behov av kontor måste kunna lösas på annat sätt.

För att kajerna ska leva måste vi få mera liv på vattenspeglarna, vilket kräver att kajerna planeras så att de fungerar för båt-liv och som strövområden. Det går inte att riva, bygga om eller ta kajerna i anspråk för andra ändamål.

Politikerna i stadshuset borde ge Stockholms hamnar ett tydligt uppdrag att bevara och utveckla kajer och vattenområden. Politikerna har för lite egna visioner. De borde mera berätta vad de själva vill göra och inte tala om vad andra ska göra.

Det positiva som hänt är ändå att människor med maritima intressen har lärt sig att göra sig hörda, de har fått gensvar av



När Stockholm firade 750-årsjubileum festade hela staden i en vecka. På alla kajer var det liv och rörelse, musik och dans och kaféliv.

ch lukta” – sju röster om Stockholms kajer



Haeger, Henrik Walden-



TEXTER MAGNUS BERGLUND, MARGARETA LANDSTRÖM OCH KERSTIN OTTERSTÅL
BILDER PER BJÖRKDAHL

stockholmarna och då måste politikerna lyssna. Stockholmsbriggen, Beckholmsvarvet och en trolig flytt av Sjöhistoriska till Galärvarvet är bra exempel på det.” ■

Gunnar Haeger, slottsfogde Kungl. Djurgårdsförvaltningen

”Vi förvaltar drygt 70 procent av Nationalstadsparken, där Galärvarvet och Beckholmen ingår. Eftersom Nationalstadsparken ska värna om ’natur, kultur och rekreation’ lägger vi stor vikt vid att bevara de maritima kulturmiljöerna. Vi vill gärna köpa loss marken som JM äger på Djurgården vid Beckholmsundet för att göra området till ett träbåtsvarv och ett komplement till den övriga maritima verksamheten.

Fastighetsverket och Stockholms stad stöder planerna men de har inte bidragit med några större summor pengar. Det kan lösas ändå, om vi kan sälja någon av våra tomter.

De markundersökningar som gjorts på Beckholmen och Galärvarvet har visat att marken är starkt förorenad av bly, kvicksilver och arsenik. Det är ett stort bekymmer, inte minst för Junibacken som vill anlägga en lekpark. Det är förstås inte så lämpligt så länge marken är förorenad.” ■

Henrik Waldenström, eldsjäl i Nationalstadsparken och Strömma Turism & Sjöfart AB:

”Det som pågår är frimärksplanering och det som saknas är helhetssyn! Framför allt behövs den helhetssynen för området runt Galärvarvet–Beckholmen–Skeppsholmen–Kastellholmen. Det gäller först och främst att värna om Sjögården och definiera vad som ska finnas där!

Och det handlar om planering på många olika nivåer. Ta till exempel Strandvägen – man kan inte både göra kajerna till parkering och samtidigt tro att det ska kunna vara promenadstråk och skutliv där. Man måste se till helheten – hela kontakten mellan land och vatten i staden.

Vi behöver utöva ett större tryck på dem som har makten – på Fastighetsverket, Riksantikvarieämbetet, Stockholms stad, Stockholms hamnar – på alla de skattefinansierade organ som bestämmer!

Jag menar, tänk om Venedig skulle fylla igen sina kanaler?” ■

Roland Storm, Rederi Alba AB och Kanonverkstaden.se

”Sakta ändrar Stockholm karaktär. Från att ha varit en levande sjöfartstad tar bostäderna och kontoren över stadens kajer. Nedrustningen av Stockholm som sjöstad har upprört många och Moderna museets krav på Kanonverkstaden blev droppen. Hittills har 38 föreningar med

84 000 medlemmar protesterat mot konverteringen av Skeppsholmen. Det blåser upp till en ny almstrid.

Stockholms kajer måste reserveras för sjöfarten och den maritima kulturen. Vi förvaltar ett maritimt arv från tidigare generationer. Vi måste lämna detta arv oförstört vidare till kommande generationer.

Tänk om vi tog bort alla skepp längs våra kajer. Tänk om alla vita ångbåtar och skärgårdsfartyg försvann. Det är förvånande att Moderna museet och Statens Fastighetsverk inte inser att kajnära lokaler är absolut nödvändiga för att upprätthålla den maritima verksamhet som gör Stockholm till en så populär turiststad.

Moderna museet gör därmed självmål. Försvinner turisterna försvinner också museets besökare. Och uteblir turisterna drabbas många näringar i Stockholm.

Det är därför vi så kraftfullt har satt ner foten. Vi måste gemensamt rädda Stockholm som maritim stad. Än är det inte för sent. Följ händelseutvecklingen på www.kanonverkstaden.se” ■

Hans-Lennart Ohlsson, chef för Statens maritima museers samlingar:

”Stockholms kajer ska nyttjas för kustnära sjöfart. Lastfartyget *Sydfart* byggdes 1879 och tar last motsvarande tio långtradare. Ett praktexempel på nollvisionen, låg energiförbrukning, lång livslängd.

Inom EU pratar man om trafikinfarkt – vägar proppas igen av alla transporter. I Stockholmsregionen ser vi hur störningar i trafiken påverkar ekonomin. Samtidigt läggs förslag på att lägga ner sand- och grushamnar vilket ökar den vägburna trafiken för att ett fåtal ska få strandnära bostäder.

Kajernas särart ska skyddas, precis som andra byggnadsverk. Stockholm är vår huvudstad tack vare sin plats som stor och skyddad hamn. Det ska speglas i planering och nyttjande.

På Skeppsbron ska gästande fartyg kunna förtöja – en småbåtshamn där skulle vara malplacerad.

Waxholmsbolaget har kontor i det gamla tullhuset på Blaiseholmen och nyttjar de gamla magasinerna för service av sina fartyg. Nu hotas dessa av rivning medan tullhuset ska bevaras. Det är lika absurt som om man skulle riva en ladugård och lador men spara ett bostadshus och kalla det en bevarad bondgård.

Statens maritima museer leder ett nätverk som samordnar aktiviteter rörande svensk varvshistorik. Vi saknar en förening för hela Stockholm. Sällskapet Galärerna vårdar styckekranen på Skeppsholmen. Alla kajer i Stockholm hade många fina kranar, nu har vi bara några få som dessutom är rivningshotade.” ■

En tuff kvinna med åsikter

PROFILEN

MOLLY OLSSON ÄLSKAR SEGELFARTYG OCH MOTORCYKLAR



FOTO PER BJÖRKDAHL

Hon kommer cyklande i höstmörkret i regn och snålblåst, direkt från ett heldagsmöte med Observers bolagsstyrelse. Molly Olsson är jäktad som vanligt men intervjun börjar på stort när vi väl fått vårt kaffe och te på Kulturhusets kafé.

– Det är nu det är viktigt att det händer saker. Både föreningsstyrelsen och bolagsstyrelsen har ett ansvar. Det får inte verka som om luften gått ur oss för att fartyget kommit i sjön. Hela föreningen behöver en nytändning och styrelsen måste vara

motor, säger Molly och understryker med händerna hur viktigt det är.

Det finns mycket allvar hos Molly men det bryts ofta av stora skratt och hon är synnerligen lättintervjuad om reportern bara får en syl i vädret.

– Varje person i föreningsstyrelsen har fått ett ansvarsområde; de borde sprida det ansvaret och därmed göra föreningens medlemmar mer delaktiga, till exempel genom arbetsgrupper så som riggruppen fungerar. Exempelvis behövs en grupp med ansvar för guiderna. Så tror jag att vi måste arbeta inom alla områden. Vi borde också lägga upp en ny guidetur, kanske från far-

tyget till styckekranen och till rigggruppens nya lokal, fortsätter Molly entusiastiskt. Vi måste hålla liv i verksamheten på Östra Brobänken.

– Bolagsstyrelsens uppgift är ju ganska tydlig; den ska se till att projektet bär sig ekonomiskt och att rederiverksamheten blir lönsam när *Tre Kronor* är segelklar, säger Molly och poängterar hur avgörande det är att också föreningens uppgift blir tydlig och att medlemmarna får vara med och bestämma hur framtiden ska se ut.

– Det duger inte med endast ett årsmöte om året där några få gör sin stämma hörd, menar hon.

Hela projektet har burits upp av en massa människors hängivna arbete och entusiasm. Det kommer att krävas i fortsättningen också, tror Molly alldeles bestämt. Och då måste folk kunna lita på att de får ut någonting av allt sitt engagemang. Alla har säkert olika förväntningar på vad *Tre Kronor* ska ge oss, men fartyget måste vara lika öppet för segelsugna medlemmar som för skeppsredare och investerare.

Föreningens medlemmar har också haft så olika ingångar till projektet. För Mollys del började det på allvar när att hon gick den första guideutbildningen våren 2002.

– Den var verkligen på allvar och Ulf Hedbom var underbar. Men jag var jättenervös inför slutprovet, berättar Molly.

Egentligen hade det börjat tidigare. Molly hade köpt en A-aktie på båtmässan 1998 av Sture Haglund och hon hade hunnit värva Kerstin Otterstål till föreningen. Molly och Kerstin gick vakt samtidigt på den (torrlagda) skutan Linnéa, hemmahörande i Västervik. Båda hade varsin plunta med Famous Grouse med sig. Så kan också en vänskap börja.

Intresset för skeppsbygge och skutsegling, varifrån har du fått det?

– Min förre pojkvän var skeppsbyggare. Han skulle vara med och bygga *Linden* på Åland så efter tre år i USA flyttade vi dit, berättar Molly. Jag kan varje spik i det fartyget, jag var med hela vägen, jag kunde till och med följa bygget från köksfönstret.

– Det spelade också in att mina föräldrar köpte ett fyrskepp när jag var sju år. Där tillbringade vi sommarhalvåret i många år. Jag trodde förstas att fyrskeppet skulle ha en fyr men den var nedmonterad. Jag kom nog aldrig över den besvikelsen. Men nu är jag med Svenska fyrsällskapet som arbetar med att kulturminnesskydda Sveriges fyror, så jag får mitt lystmäte, säger Molly.

När förhållandet sprack flyttade Molly tillbaka till Stockholm med en längtan efter varvsmiljö och skeppsbygge i bagaget.

Motorcykeln hade hon i alla fall. Hon

har kört mc sedan 20-årsåldern, suttit i Sveriges motorcyklisters centralorganisations styrelse i Stockholm, och hon älskar mc-miljön. En mycket allvarlig krock 1997 gjorde dock att hon inte vågade köra igen förrän i år.

– Jag tror att minnet är åtta år. Så lång tid tog det innan jag slutade vara rädd. En lång tid var jag rädd för bokstavligen allt, säger Molly. Och så ler hon stort och smittande för nu är ju allt över.

Efter olyckan åkte Molly till Östersund för att hälsa på sin vän Anders som tagit sabbatsår från nationalekonomin för att jobba på Jämtlands bryggeri. (Tack Anders för vårt goda Briggenöl.) Molly blev kvar i ett och ett halvt år – Anders och hon blev kära. Nu är de lyckligt gifta.

Väl tillbaka i Stockholm engagerar Molly sig i Briggen igen. Hon arbetar på Observer som är världens största mediebevakningsföretag och då blir Briggen och miljön på Skeppsholmen en nödvändig kontrast till kontorslandskap med en het-sig, högteknologisk data- och medievärld.

– Det var underbart att komma till Skeppsholmen på kvällarna, höra gruset knastra under fötterna, känna alla dofter från trä och tjära och rå maskinolja och träffa andra sorters människor.

För tillfället läser Molly på universitetet och är snart färdig organisationskonsult. Något för Stockholmsbriggen att ta vara på, kanske?

Just när vi ska skiljas ber Molly att jag ska skriva att det kändes fantastiskt att få medaljen på sjösättningsdagen.

– Jag var otroligt rörd. Men jag vill dela medaljen med alla de aktiva medlemmar som liksom jag hjälpt till under åren som gått. Jag hoppas vi kommer att fortsätta ses när nya Briggenuppgifter ska lösas! ■

MARGARETA LANDSTRÖM

Fler vinnare i teckningstävlingen



Nog seglar man gärna med någon av briggarna på de här teckningarna. Grattis alla fyra!

Överst till vänster den glada brigg som Ylva Tröjbom, 5 år, ritat. Bredvid bidraget från den yngsta tävlanden, Liam Lännerholm, 2 år. Längst till vänster i nedre raden teckningen som Erik Björk, 10 år, bidragit med. Briggen seglar i sol och blåa vatten. Bredvid seglar Christopher Lännerholms, 8 år, brigg med turkosa segel.

Pressgrannar om sjösättningen

Båtnytt skildrar känslorna:

”Elva knop håller hon när stäven under publikens jubel klyver vattenytan utanför Skeppsholmen i kungliga hufvudstaden.

– Oh yeah, utbrister lyriskt och tårögt en av eldsjälarna bakom skutan, Rickard Engberg.”

Tidskriften *Sjöbefäl* beskriver också livfullt *Tre Kronors* möte med det våta elementet och tillägger:

”Frågan är nu vem som ska få det fina uppdraget att föra befäl ombord.”

Året Runt fokuserar i stället på briggens gudmor:

”Med ett jubelrop höjde kronprinsessan Victoria armarna i vädret då briggen *Tre Kronor af Stockholm* gick av stapeln på Skeppsholmen i Stockholm.”

SIA, Skogsindustriarbetaren, konstaterar:

”*Tre Kronor af Stockholm* sätter också punkt för fyra hundra års båtbyggartra-

dition på Skeppsholmen. Den gamla ka-nonverkstaden, som varit briggens arbetslokaler, ska bli kontor åt Moderna museet. Då lär det inte bli något mer skeppsbygge där.”

Svensk Sjöfarts tidning frågar Korhan Koman hur han ser på bygget:

”Det har självklart varit en stor utmaning att bygga ett sånt här fartyg och även att få henne i sjön. Sjösättningen gick ju dock superbra. Man kan ju också säga att det har varit en utmaning att, utan att förfula skutan, följa Sjöfartsverkets regler och bestämmelser.”

Tidningen **Goda Grannar** fastnar för det traditionsenliga:

”På gammeldags vis gled hon ut i vattnet från en stapelbädd med hjälp av färtalg och såpa.”

Båtliv sammanfattar:

”Detta var underhållning av högsta klass!”



RING SÅ SPELAR VI!

**BRÖLLOP, PERSONALFEST,
FÖDELSEDAGSKALAS, INVIGNING, KICK-
OFF ELLER BARA EN FEST...**

*Blåsette Big Band är ett äkta storband som spelar
härlig musik. Swing and sweet, lite cha-cha och
rock 'n' roll eller kanske en tango*

Bo ROSTRÖM 070-549 20 83, BO.ROSTROM@TELIA.COM

WWW.BLASETTEBIGBAND.SE

Nu slår vi klackarna i taket



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Vi har övergett byggstöket och flyttat in i en ny kontorspaviljong på kajen där *Tre Kronor* ligger.

Det finns fördelar med det nya utrymmet. Lokalen är förvisso mindre än gamla kontoret men bättre anpassad för våra behov. Dessutom kommer vi närmare fartyget och alla besökare. Vi blir mer tillgängliga för såväl gamla som nya Briggenvänner. Kom gärna och hälsa på! Vi finns här varje vardag 8.00–17.00. Marie Eldin svarar på kansliets telefon 08-545 024 10. När Marie inte kan svara går samtalet vidare till en telefonservice. Åsa Näsman, Sture Haglund och övriga nås på 08-586 224 00. ■

PIA JOSEFSSON

”Deodar” vann årets Kråkrace

Ett tiotal skutor ställde upp i ädel kamp om Haningskutans vandringspris i Saltkråkan Race den 1 oktober.

Skutkappseglingen är en återupplivad tradition från 1912–1982, som nu körs för femte året. Starten gick 12.00 på Ingaröfjärden i en frisk och stabil vind (SSO 10–12 m/s). *Ellen*, *Constantia*, *Ariel*, *Deodar*, *Svanen*, *Nordhav*, *Sunbeam*, *Sofia Linnea*, *Hulda*, *Helmi* och *Jens Kiil* deltog.

Cilla Lundström, skeppare på *Johanna av Stockholm*, för tillfället gast på *Deodar*, rapporterar:

– Jag blev så glad över att se hur bra *Helmi* och *Sofia Linnea* seglade. *Helmi* låg högt i vind på kryssen. *Sofia Linnea* testade med en klyvare, men tappade höjd med den. På *Deodar* använde vi en livsfarlig jagare på undanvindarna och en genua som inte gick av för hackor. Vi seglade om *Svanen* på varje länsbog, och hon gick om oss på kryss och bidevind. Mycket skoj!

Nästa år siktar Föreningen Briggen på att hyra en utflyktsbåt så att flera kan följa skutracet.

Resultat: Vinnare *Deodar* Tvåa *Ellen* Trea *Constantia*. ■

KERSTIN OTTERSTÅL

Vi stöder Stockholmsbriggen



dataphone

- IP-lösningar för företag



08-25 22 70 070-768 41 15

spring MOBIL

**SÜDERMALMS
TRÄ**

CERTEX
Stållinor och lyftredskap

Vi stöder Stockholmsbriggen



TOPNORDIC

Layher® 

Mer möjligheter. Ställningssystemet.

Makita

JEHANDER
HEIDELBERGCEMENT Group





Jag heter Leif Själander och är sjökapten. Jag har jobbat till sjöss i 40 år. Segelfartyg seglade jag först i mitten av 90-talet och då blev jag såld.

Därför tyckte jag förstås att det var jättekul när Janne Mansnerus och Olle Strandberg frågade om jag var intresserad att vara med i Briggenprojektet. Jag sade ja direkt och köpte en aktie också. Aktien pryder vardagsrumsväggen för att hedra Björn Lindroths minne. Björn har ju illustrerat aktien.

Toppsegelskonaren *Vida* seglade jag som befälhavare i Västindien och sedan hem via Azorerna. Vi var nio besättningsmän, två lärare och 16 elever – tio tjejer och sex killar – som studerade marinbiologi.

I Västindien var allt perfekt; friska vindar, sol och dykning och nya öar varannan dag. På hemresan skulle vi ta upp en lärare och en läkare på Bermuda men det var så hård västlig storm att vi, på grund av att

Vidas höga rigg tar så mycket vind, inte kunde gå tillräckligt högt så vi missade helt enkelt Bermuda.

Resan från Bermuda var besvärlig med hård motvind mest hela tiden. Äntligen framme vid Azorerna fick vi vänta 25 dagar på hyfsat väder. Vi lämnade Azorerna i bra väder; i flera dagar gjorde vi tio knop bara för segel. Sedan blev det orkanvindar. Vid 36 m/sek blåste vindmätaren sönder och vid Cap Finistère fick vi söka nödhamn i Vigo.

Men hem kom vi och det roliga var att ungdomarna var minst lika tuffa som besättningen och ännu mer segelbitna än när de startade resan.

1997 behövdes det grus till Briggens bädd. Eftersom jag då arbetade på Jehanders Grus berättade jag för mina chefer om briggen och hur hon skulle användas; de tyckte att projektet var intressant, skänkte gärna gruset och har fortsatt stöda briggen.

Jag har varit med i Föreningen Briggs styrelse sedan 1997. Jag gick med i styrel-

sen huvudsakligen för att en bärande tanke med projektet var att briggen skulle användas som skolfartyg.

Behovet av sjöpraktik är stort. När jag började sjöbefälsskolan skulle man ha praktiken klar innan man började plugga. Nu kan studenterna börja på sjöbefälsskolan direkt efter gymnasiet. När de sedan är utexaminerade sjökaptenar eller sjöingenjörer hamnar en del i ett slags moment 22. De får inte jobb, vare sig som befäl eller manskap, på grund av att de inte har tillräcklig sjöpraktik. Tanken var att briggen skulle kunna ge studenterna den nödvändiga praktiken.

Nu finns det nya tankar om vad briggen ska användas till och det gäller att gilla läget och arbeta för de nya framtidsplanerna. Vi medlemmar måste komma ihåg att när *Tre Kronor* är sjösatt kvarstår minst halva arbetet. Därför är det viktigt att vi alla fortsätter att ställa upp som vi gjort tidigare då fartyget låg på land. ■

LEIF SJÄLANDER, STYRELSELEDAMOT I FÖRENINGEN BRIGGEN

handla alla julklappar och allt julpynt på vår julmarknad

JULNAUTIKA

11 december kl 10-16, fri entré

textilier

trä

keramik

glögg

smide

konst

barnverkstad

pepparkakor

böcker



modeller

honung



tisdag-söndag 10-17, www.sjohistoriska.se



SJÖHISTORISKA MUSEET