

BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 5 • DECEMBER 2007



Snart nytt segelår...

Östersjösamarbete
Med Jarramas 1938
Bygget just nu
Starten vid Almagrundet
Jeppas segling på CR
Facksnack om segelnamn
Möt vår Guide Français

– Fantastiskt, men vad ska ni använda henne till?

Det är en av de vanligaste frågorna jag fått när jag visat runt på Tre Kronor. Alla förstår ju att vi ska segla henne, men utöver det, vad är syftet med att lägga ner så mycket arbete och få till ett så vackert skepp, – bara för att få segla?

Under de drygt tio år som vi varit igång har tiderna och förutsättningarna förändrats.

I takt med att fartyget tagit form har insikten vuxit fram att vi med vår ideella grund närmast har en skyldighet att tillvarata Tre Kronors möjligheter att skapa positiv uppmärksamhet till gagn för ett högre syfte än att bara segla runt för nöjes skull.

”Tankarna på ett större Östersjö-engagemang är långt ifrån nytt”

Självklart är det byggstyrkans stora kunskande och yrkes stolthet som gett det fina resultatet. Byggstyrkan la ribban mycket högt när det gällde byggkvaliten, och jag känner att vi nu har ett ansvar att lägga den minst lika högt när det gäller Tre Kronors användning.

Tankarna på ett större Östersjöengagemang är långt ifrån nytt. Redan under sjösättningsförberedelserna föddes tankarna på det som vi nu presenterar som Baltic Sea Future, Östersjöns framtid. Under resans gång har konceptet stötts och blötts med ett stort antal personer och organisationer och vunnit mycket gillande, inte minst hos Tre Kronors gudmor Kronprinsessan Victoria.

Satsningen på Baltic Sea Future är ett förslag på hur Briggen Tre Kronor kan göra god samhällsnytta, samtidigt som det främjar medlemmarnas möjligheter till spännande och meningsfulla seglingar, många år framöver.

Det som främst attraherar mig med Baltic Sea Future är att det ska engagera Östersjöländernas ungdomar, och då inte bara i Sverige. Ungdomarnas insatser kommer att fungera som Östersjöns röst i något som jag är säker på berör och upptar väldigt många människors tankar och agendor, nämligen Östersjöregionens framtid.

När människor träffas och utbyter tankar och idéer kan det hända saker. Baltic Sea

Future ska se till att möten i olika former uppstår. Med Tre Kronors hjälp skapar vi sedan positiv uppmärksamhet som får saker och ting att ske i syften som främjar utvecklingen i och kring Östersjön. Mycket kommer av naturliga skäl att handla om Östersjöns miljö i olika former, men det finns många fler viktiga områden där länderna runt Östersjön kan påverka varandra i positiv riktning.

Baltic Sea Future kommer att bidra till att Briggen Tre Kronors ideella identitet förstärks när fartygsbygget väl är klart. Det har också betonats i olika sammanhang, som en viktig framgångsfaktor för vår framtida verksamhet. Vi kommer att kunna attrahera många nya medlemmar och samtidigt erbjuda gamla medlemmar fortsatt goda skäl att vara med och segla, stödja och bidra till verksamheten på olika sätt.

En bra kvittens på om medlemmarna är nöjda och tror på föreningens framtid får vi när årsavgifterna betalas in. Hittills ser det mycket bra ut, och att drygt 50 medlemmar valt att betalat in 10-årsmedlemskap ser jag som ett mycket gott betyg på det vi har gjort och planerar att göra. ■

PER LANDQVIST, ORDFÖRANDE



17 januari: Kursstart: Förarintyg, Skeppsholmsgården. Pris för briggens besättningspool/medlemmar 1 350 kr. Lärare: Erik Imamura

22 januari: Kursstart: Fartygsbefäl klass VIII, Skeppsholmsgården. Pris för briggens besättningspool/medlemmar 4 400 kr.

Vill du veta mer om kurserna, se: www.skeppsholmsgarden.se eller ring Wojciech Lublinsk, 08-679 28 23.

5 februari: Att navigera med naturen – ett föredrag om lågteknologisk navigation.

Hur kunde vikingarna segla över Nordatlanten utan magnetkompass? Hur kan man klara sig utan GPS? Lena Lisdotter Börjesson från Fosen folkhögskola i Norge berättar om vikingatida navigationsmetoder. Vi får också höra om erfarenheter från drygt 2000 sjömil segling med enkla navigationsmetoder, bl a från Norge till Färöarna helt utan instrument. Tid: 18.00 Plats: Segelsömmarsalen, Skeppsholmsgården Entre 50:-, + soppa 30:-, läsk/lättöl 10:- Anmälan senast 31 januari till Ewa Melin, ewa.melin@folkbildning.net

Julkappstips!

Det finns ett fåtal aktier kvar. Kontakta Marie Eldin: 08-545 024 10 eller: marie.eldin@briggentrekronor.se



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
• 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

BRIGGEN

– En seglande symbol för Östersjösamarbete!

I sommar kan några av föreningens medlemsseglingar användas för att sprida information om briggens framtidsprojekt "Baltic Sea Future" till ungdomar och allmänheten i svenska och utländska städer runt Östersjön.

Briggen Tre Kronor har under det senaste året planerat ett projekt som kallas "Baltic Sea Future". Det är tänkt att bli ett ungdomsprojekt för Östersjösamarbete med det viktiga målet att säkerställa Östersjöns framtid som ett rent och levande innanhav.

En stiftelse som samlar in pengar

Baltic Sea Future drivs initialt av Briggen Tre Kronor med avsikt att lägga projektet i en stiftelse. Stiftelsens huvudsakliga uppgift blir att samla in pengar till Baltic Sea Future och dess genomförande.

En del av dessa pengar kan finansiera seglingar och resor med briggen *Tre Kronor af Stockholm* till både svenska och utländska städer runt Östersjön.

Medlemsseglingar i Östersjön

Under sommaren 2008 kommer projektet att behöva resa runt och informera ungdomar och allmänhet om syftet och tanken med Baltic Sea Future. För att göra det på ett så miljövänligt sätt som möjligt kan projektet hyra in *Tre Kronor af Stockholm* för dessa resor. Ett antal av föreningen Briggen Tre Kronors medlemsseglingar kan då kombineras med Baltic Sea Futures intresse av att besöka hamnstäder runt Östersjön.

En första seglats i Baltic Sea Futures namn kan till exempel gå från Stockholm till Norrköping. För att sedan fortsätta söderut till städer som Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona. Vi kan därefter segla till Visby för att under Almedalsveckan uppmärksamma och informera våra politiker och media om Baltic Sea Future.

Baltic Sea Future

Tanken bakom Baltic Sea Future är att ge ungdomar runt Östersjön en möjlighet att nå ut till allmänhet och politiker med sina synpunkter och åsikter om Östersjöns miljö och framtid.

Baltic Sea Future ska samarbeta med studentorganisationer och andra organisationer som arbetar för Östersjön. Projektet ska fokusera på att få ut ungdomarnas synpunkter till en bred allmänhet via i första hand press och media.

Briggen Tre Kronor af Stockholm sprider budskapet

Ett marknadsundersökningsinstitut får intervjua ett stort antal ungdomar i de nio länderna runt Östersjön om vilka frågor de anser vara de viktigaste för Östersjöns framtid. Därigenom får man en bra bild på hur ungdomarna i de olika länderna ser på och prioriterar dessa viktiga frågor.

Baltic Sea Futures uppgift blir sedan att sammanställa och föra ut resultatet av dessa intervjuer till press och media för att nå allmänhet och ansvariga politiker i alla länder runt Östersjön.

Baltic Sea Future ska bli ungdomarnas röst och kanal för att säkerställa Östersjön som ett rent och levande innanhav. Briggen *Tre Kronor af Stockholm* kommer användas för att sprida detta angelägna budskap runt Östersjön.

Briggen blir den seglande symbolen för Östersjösamarbete! ■

ROLAND STORM

På det extra föreningsmötet den 7 november var även Baltic Sea Future (BSF) på dagordningen.

Mötet beslöt att ge styrelsen i uppdrag att utarbeta ett konkret förslag på formerna för BSF avseende roller, finansiering m.m.

Styrelsen arbetar nu vidare och avser att in på nyåret kalla till ett nytt föreningsmöte för beslut om fortsatt engagemang i BSF.

Föreningsstyrelsen



Bärgningsbilen
070-415 54 33

- ett vettigt alternativ!

MÄRKESANPASSAD ALLBILSERVICE

Service & reparation av personbilar, lätta lastbilar och släpvagnar
Däckservice • Broms-/avgasreparationer • Rostlagning
Framvagnsarbeten • Installationsarbeten
Datoriserad 4-hjulsmätning • Elfelsökning/diagnos • Bilbärgning

"OKQ8-verkstan"
BANDHAGEN - Bärbostrand 2
08-86 79 25 • 08-99 50 15

"OKQ8-verkstan"
HANINGE - Nynäsvägen 23
08-777 08 85 • 08-777 04 20

www.bargarbo.se



Jarl Ellsén (t.b.) med sin kusin Torsten ombord på Jarramas 1938. Båda blev så småningom kommandörkaptener i flottan. OBS: relingen med sin lår där hängkojerna stuvades varje morgon.

Med "briggen" Jarramas 1938

Jarramas och Najaden (liksom bl a Gladan, Tre Kronors förebild) var Flottans övningsskepp för skeppsgossar, stampersonalens grundutbildning. År 1936 beslöts att upphöra med denna, och 1938 seglade de för sista gången med skeppsgossarnas sista kurs. Då blev det givetvis luckor i besättningslistorna, varför man erbjöd "gymnasister hugade för sjöofficersyrket" att pröva på ett riktigt sjömansliv och därmed fylla vakanserna. "Briggen" i rubriken ska egentligen vara "fullriggare", ehuru den inte var mycket större än *Tre Kronor*, men allmänt i Skeppsgossekåren kallades de just "briggar".

Författaren till denna artikel var en av dessa "hugade" som kom ner till Karlskrona en dag i juni 1938, 17 år gammal och beredd på hårda tag – men inte så hårda kanske. Sista årets skeppsgossar, som kallades "gamla grabbarna", hade aldrig haft några yngrekursare och tog nu med råge igen den skadan. Efter uniformering (vi fick vita mössor, typ amerikanska flottan) klev vi ner i skeppens 8-huggare och roddes ombord, för sista gången av de gamla grabbarna. Sedan var det vi, "sjottar", som de kallade oss, som stod för rodden, inledningsvis med händer fulla av blåsor och småsår. Väl ombord fick vi skeppsnummer och blev tillsagda att snarast lära oss alla sladdar och rep och var de belades, annars ingen landpermis. Pedagogiken var enkel: "Ställ inga onödiga frågor, utan gör som vi säger. Lämna teorin åt befälet!" Efter några veckor hade vi börjat fatta vad det hela rörde sig om och vad "underrå brassar" hade för funktion. Sedan blev det emellertid segla av.

Vettskrämda eller heltända

Det finns åtskilligt att berätta om det tuffa livet ombord för oss gröngölingar, men det

skulle leda alldeles för långt i detta sammanhang. Somliga blev vettskrämda och sa: "Aldrig mera Flottan!", medan andra, bland andra jag, blev heltända. Vi sökte också några år senare in vid Sjökrigsskolan, och de flesta kom med, för en och annan tack vare den fina merit som denna seglingsexpedition ansågs utgöra.

Huvuddelen av utbildningen utgjordes av s k segelexercis, dvs vi satte och bärgade segel, gjorde genomvinds- och undanvindsvändningar, revade och sist men inte minst skiftade mässegel, vilket innebar att man "skar ur" (lossade allt) det gamla seglet, tog upp det nya ur segelkojen, upp med detta jättesegel i riggen och i med alla skoter, halsar, gårdingar, gigtåg, boliner, revtaljor, och inte minst – att litsa fast duken vid rån med s k "knyttels". Allt detta skede som en tävling mellan de tre masterna, och jag tror mig minnas att hela operationen gick under fem minuter. Själv var jag s k "revtaljegast" på förmärsrån, ett i detta sammanhang särskilt ansvarsfullt jobb, eftersom revtaljan

skulle skäras i (eller knävräs i som det hette) på det stående liket medan seglet ännu låg uppsamlat på rån, och ve mig (och det blev inledningsvis många "ven") om taljan var vriden när seglet skotades och rån hissades. Då diskades nämligen hela förmastgänget, även om vi hade en bra tid.

Ingen maskindrift

Noteras bör att skeppsgossebriggarna inte hade maskindrift. All manöver byggde helt på fartygschefens, i första hand, och befälets erfarenhet och kunnande.

En sådan manöver är värd att berätta om:

Vi var på väg till Nyborg (på Fyn) i Danmark, vars hamn i varje fall då var typ Nybroviken, något större kanske. Avdelningschefen på *Najaden* ankrade klokt nog utanför och inväntade bogserbåt. Så icke FC på *Jarramas*. "Båda vakterna stationer" och kurs rakt in mot hamnen med mässeglen, mesan ("briggseglet"),

och försegel satta. Cirka 100 meter kvar till den kaj där det "tog slut" bärgades mässeglen, försegelns skot lossades, mesanbommen halades upp i lovert samtidigt som rodrät lades babord dikt, och babords ankare fälldes

– MEN TOG INTE! Panik på kajen, spänning hos oss grabbar som inte fattade vad som höll på att ske, iskallt lugn hos FC, med orden: "Fäll styrbords ankare!"

Det tog – stenhårt, varvid med mesanseglets hjälp *Jarramas* girade snyggt dikt babord, med det långa bogsprötet svepande över den förskräckta folk-

massan, och styrde snyggt upp mot kajen med styrbordssidan, varvid för- och akterändar utan problem kunde läggas rakt ner på kajens pollare. Fartyget var förtöjt och den danska publiken applåderade. Detta var den sublimaste av seglingskonst, men också prov på en svensk sjöofficers enorma självförtroende – och tur. Fartygschef var kaptenen Edward Hamilton, sedermera rådgivare vid restaureringen av Vasaskeppet. ■

JARL ELLSÉN



Red. tackar Jarl Ellsén för hans intressanta bidrag!
Läsare är alltid välkomna med bidrag, text såväl som bild!

I nästa nummer publicerar vi bilder från sommarens provseglingar, tagna av medlemmar som mött Tre Kronor ute på vattnet...

Några reservationer: Inga honorar utgår.

Redaktionen förbehåller sig rätten att avböja, korta eller redigera text. /Per Björkdahl, ansv. utg.

Inför våren

Trots att vi hållit ett något lägre tempo under hösten har det varit många frågor att ta ställning till. Detta leder i sin tur till att det ska göras ritningar och beskrivningar som ska in till Sjöfartsverket för att få godkänt.

För närvarande planerar vi storleken på en frys och en kyl som ska passas in väl i vår inredning. Till vår hjälp har vi företaget Kylcity AB. För att få större volym kommer dessa skåp inte innehålla sina egna kylkompressorer, utan dessa placerar vi i ett annat utrymme med mer plats, var det nu kan vara?

För att få fram delarna till ventilationssystemet har Tryggve tagit kontakt med Lindab, som erbjuder sig att leverera systemet. Nu återstår att hitta vem som kan åta sig utmaningen att montera det hela. Här kommer krävas en hel del yrkesskicklighet och tålamod för att smyga in allt så elegant som möjligt.

Christer Jonsson, Robert Jonsson och Mattias Aronsson har fortsatt med att dra rören ombord. Huvudslingan till värmen är klar och då återstår att placera ut radiatorer och vektorer som är levererade från Epecon och Uwe. Parallellt med det börjar de att montera sprinklersystemet från Ultra Fog.

De första delarna av inredningen börjar komma på plats. Efter kojerna och sofforna i däckshuset kommer sofforna i salongen.

En del i detta arbete är att hitta beslag som passar till alla skåpdörrar och lådor.



Just nu växer inredningen fram med mängder av vackra detaljlösningar. All modern teknik ska "kamoufleras" och passas in vilket kräver mycket planering. Foton: Sture Haglund och Lena Orring

Trots att det finns ett rikligt utbud av traditionella beslag, eller kanske just därför, har det visat sig vara väldigt svårt att hitta något passande. Sällan har beslutsångesten varit så närvarande.

Till det här hör också arbetet att hitta lämpliga lysarmaturer och strömbrytare. Här har vi haft god hjälp av Fartygsmagasinet i gamla stan. På den gamla *Gladan* fanns det naturligtvis ingen elektricitet, det man då använde var till största delen fotogenlampor och då endast på något enstaka utvalt ställe, som i skepparkajutan. Då vi inte kommer använda fotogen måste vi hitta någon annan typ av lampa som passar. Det finns nu elek-

trifierade fotogenlampor, men det brukar se ännu mer fel ut i dessa miljöer. Då kan det vara bättre att ta något som är något modernare, det blir ärligare så. Ett sätt som kan bli snyggt, som vanligt det krångligaste och mest tidskrävande, är att montera glödlampa i en gammal fotogenlampa. Då ska man vara medveten om att det inte är helt lätt att hitta en gammal lampa, de är eftertraktade.

Många är detaljfrågorna, men de får inte slarvas med, det är det här som kommer att ge karaktär åt miljön ombord och vara en del av det gästerna minns då de klivit iland. ■

KORHAN KOMAN



Står du på Skeppsbron i Stockholms innerstad och blickar österut kan du se rätt in i Nacka.

Från södra Djurgården är det bara ett stenkast över vattnet till vår historia och natur. Nacka är med andra ord nära.

Läs mer om Nacka på

www.nacka.se

Starten vid Alma

En fantastisk dag, racestarten ute vid Almagrundet den sista juli i år. Sista "benet" i 2007 års **The Tall Ships' Races** med över hundra startande fartyg, från världens största segelfartyg, fyrmastbarken *Sedov* och ner till bermudasriggade båtar från cirka 12 meters längd.

Vår egen *Tre Kronor af Stockholm* utgjorde tillsammans med isbrytaren *Sankt Erik* och kustbevakningens *Gotland*, rundningsmärke respektive startlinje. Starten blev spännande, med tjuvstarter och sedvanlig röra. För Tre Kronors besättning nästan väl spännande... Närbilderna med mexikanska *Cuauhtémoc* här bredvid är förevigad av Lena Orring. TEXT OCH FOTO: PER BJÖRKDAHL



Världens näst största och världens största segelfartyg ryska fyrmastbarkarna *Kruzenshtern* och *Sedov*.



En del av startfältet i klass B, i förgrunden Svenska Kryssarklubbens *Gratia*.



Ovan: Den irländska brigantinen *Asgard II* och ryska fregatten *Shtandart*.

Stora bilden från vänster: *Sørlandet*, *Dar Młodzieży* och *Statsraad Lehmkuhl* (totalvinnare av årets TSR, enligt deras hemsida!).



Till Polen med Christian Radich

Det är måndag morgon. Det starka ljuset från lamporna i taket på Christian Radich väcker oss oresonligt, och till ljudet av människor som släpar väskor och nervositet granskar vi vår nya tillfälliga familj. Lukten av nybakat bröd sprider sig och frukosten är ett tacksamt avbrott från de svärmande hälsningsfraserna och förväntansfulla blickarna. Leende konstaterar vi att veckan ombord kommer att bli dejlig.

Vi står på det ljusa teakdäcket och betraktar Stockholm från ett omvänt perspektiv; från vattnet. Kajen, där vårt nyblivna hem tålmodigt väntar på att få ge sig av, myllrar av människor, och luften kring Slussen vibrerar av energi. Hoper av folk står samlade och blickar ut mot ett soligt vatten och ombord håller vi gemensamt andan och väntar med spänning på det ögonblick då det bara är vi och Christian Radich som längre spelar någon roll.

Trots att jag gjorde mitt bästa för att memorera varje sekund ombord och gömma dessa långt inom mig så att jag vid senare tillfällen skulle kunna ta fram dem och uppleva resan igen, flöt dygnen alldeles för fort samman och detaljer gick inte längre att urskilja. Måndag blev tisdag som blev torsdag natt, och helt plötsligt stod vi i ett kompakt mörker och sjöng för att fira vår överlägsna seger. Men trots stoltheten och den gemensamma sprudlande glädjen som från och med nu ständigt fanns närvarande, kan jag inte påstå att vinsten var det som satte djupast spår. I stället minns jag med förtjusning de sena nätterna under mitt 24-04-pass, då vi i brist på arbetsuppgifter sov på ett kallt däck under nattsvart himmel, eller hur vi med sömnen som ständigt lurpassade försökte lära oss knopar, och hur vi inte såg men kände hur hon, skutan, skar genom det kompakta livliga vatten som omgav oss.

Det var en frihet att vara ombord på Christian Radich som jag aldrig tidigare upplevt. Att ständigt möta nya intryck resulterade i smärre förvirring, men den mildrades på något sätt av den friska luften och att under flera dagar endast se vatten. Utsikten över havet gjorde mig genuint lugn, någonting som inte inträffat på väldigt länge, och jag tror att det berodde på den totala isoleringen jag upplevde. Jag var där på alla plan – det

fanns inga ringande telefoner, skrikande teveapparater eller pulserande stadsliv som kunde ta min uppmärksamhet. Det var bara jag, och cirka åttio andra personer. Det faktum att vi faktiskt levde väldigt trångt var ingenting som störde mig, vi alla visste redan från början att respekt var a och o, och för att vi skulle kunna ta oss iland krävdes det att vi samarbetade. Tillsammans bar vi ansvaret för att klara av den uppgift vi åtagit oss – att segla från Stockholm till Szczecin.

Fredag morgon möts vi av ett regnigt Polen och vi ser land på nära håll. Seglar genom en kanal som tar oss in till Szczecin och vi åker förbi karga fabrikslokaler, vinkande barn, gröna lummiga skogar och båtar

med sonderrostade skrov som får mig att överväga att ringa ett brådskande samtal till Greenpeace. Det här är mitt första möte med Polen, och att hälsa på det nya landet genom att sakta glida fram på ett vackert fartyg och se gråa tomma byggnader varvas med vacker natur: jag förundras och min blick frossar. Det känns stort att vara huvudattraktionen för dem som står på stränderna och vinkar, och när norska nationalsången helt plötsligt börjar dåna från lotsens hus är jag tvungen att andas djupt och övertala mig själv att det faktiskt är på riktigt.

Fyra dagar på Christian Radich var inte tillräckligt. Trots den underliggande lättnaden som nog fanns hos de flesta när vi steg i land på den dammiga kajen, var det någonting i blicken hos oss trainees som hade förändrats från det att vi gick ombord i Stockholm några dagar tidigare. Att under en tid leva på en båt som står för all trygghet på flera sjömil avstånd och att vara utlämnad åt varandra och naturens krafter, går inte att lägga bakom sig – vare sig man vill eller inte. Östersjöns mörka kalla skitiga vatten sköljde inte Christian Radichs vita skrov fritt från smuts, men fungerade renande för mig – jag återvände till Stockholm uppfylld av en genuin känsla av frihet och lugn. Fyra dagar på Christian Radich var inte tillräckligt länge för att stilla min nyfikenhet, ändock tillräckligt för att väcka den.

JEPPA PERSSON,
17 ÅR, (SOM VANN CHRISTIAN RADICH-
SEGLINGEN I BRIGGENS TÄVLING!)

Hur var din TSR-upplevelse?

Du som var fartygsvärd eller annan volontär i somras är välkommen att berätta hur det var i Briggenbladet! E-posta: bladet@briggentrekronor.se eller ring Per Björkdahl, 070-770 01 09

◀ Gaffelketchen Astrid Finne har ett förflutet som sjöräddningskryssare, först i Norge och från 1956 i Sverige. Astrid Finne har genom åren räddat 64 människoliv.

Namn på segel

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Bengt Ohrelius hette en utomordentligt fin och behaglig sjöofficer. Han hade en bra penna och ett stort intresse för sjöspråket. Han nöjde sig inte bara med vad ett ord kunde betyda i dag, utan han ville ha reda på varför, hur och var ordet hade uppstått, och hur det hade förändrats genom tiderna. Han blev sedan den förste chefen på Vasamuseet och deltog i Bernt Fribergs radioprogram: "Sånt händer på sjön".

Det ledde ofta till etymologiska uppsatser där olika författare råkade i luven på varandra, men ofta var den ena gissningen så god som den andra. Redovisningen följde stundom formeln; att skriva av en källa är plagiat, att skriva av två källor är kompilation, men att skriva av tre eller flera källor är vetenskap, särskilt om man lyckas strö in några egna funderingar mellan citaten. Bengt hade många egna synpunkter.

Låt oss titta på några segelnamn, delvis med hjälp av Bengts utredningar.

Snedseglen har namn efter sina placeringar, det vill säga de stag de är litsade till, till exempel *förstängstagsegel* och *storbramstagsegel*, men de längst förut på peket har fått egna namn på de flesta språk med anknytning till vinden; *klyvaren* eller strävan efter fart; *jagaren*, och det är ju enkelt att begripa.

Med råseglen är det litet knepigare, och där skiljer sig också olika språk rätt avsevärt. På *Gladan*, vår förlaga till skrovet men inte till riggen, hette de fyra råseglen underifrån: *undersegel*, *märssegel*, *bramsegel* och *överbramsegel*. På engelska heter underseglen *courses*. Namnet anses vara beteckning på de segel vars yta i nederkanten kunde ökas genom att man "skarvade" dem med "bonett", vilket bara var aktuellt för underseglen och möjligen blindorna över och under klyvarbommen. De får, liksom övriga råsegel (med ett undantag) "förnamn" efter den mast de tillhör.

Många rev

Våra undersegel har också egna namn, *fock* och *stor*, och det sista är ju logiskt även om engelskan kallar det *main*. Fock är direkt taget från tyskan och dess ursprung känner jag inte till, men att det har något med "för" att göra är väl en rimlig gissning. Engelskan säger *staysail*, medan vi vid behov – till exempel på slättoppade skonster – skiljer på fock och gaffelfock.

Nästa råsegel *märsseglet*, på engelska *top-sail*, som har sitt namn efter märsen – på tyska *die Merse*, (korg) – efter den korg som redan före medeltiden satt i eller nära masttoppen som plats för utkiken och på örlogsfartyg även för båg- eller muskötskyttar. Skulle man ha mera segel behövdes även en mast att hissa dem på, och då skarvade man masten med en stång, märsstången, som gav plats för ett stort segel som behövde revas,

och det kunde finnas ända upp till fyra rev på de största skeppen. (*Jarramas* hade tre). Detta blev opraktiskt, särskilt på handelsfartyg med fåtalig besättning, varför man kom på att dela på de djupa märsseglen och fick ett övre och ett undre. Det är i allmänhet enklare och snabbare att bärga ett segel än att reva det.

Ståtlig anblick

Så kommer vi till *bramseglet*. Större skepp behövde ännu större segel, så det var bara att skarva till ännu en stång. Den kallar vi bramstång, och då måste vi reda ut varför den heter så. Bengt Ohrelius anger tre förslag.

1. Seglet heter numera bramsegel även på tyska, men tidigare hette det Brandsegel. Brand kunde bland annat betyda smal trästång. Konsonantparet "nd" har senare övergått till "m", och ordet har blivit Bram. (Norske språkforskaren Hjalmar Falk, 1925.) Lätt som en plätt.
2. Det var tysken F. Kluge som 1911 påvisade att den äldsta tyska formen var Brandsegel. Han föreslog att Brand kunde ha samband med ett engelskt ord "brant" som betyder "hög", vilket skulle ange att seglet var det högsta, och liksom ovan skulle Brant ljudskrida till Bram.
3. Svenska akademins ordbok ansåg att bram skulle ha något att göra med ett fornsvenskt ord som betydde "prål, ståt, stoltserande", vilket skulle visa på den ståtliga anblick som det höga seglet utgjorde. Eftersom seglet på engelska kallas *Topgallant sail*, får denna teori ett visst stöd.

Bengt tycker att förslaget var tilltalande, men eftersom seglet heter bramsegel både på tyska, svenska och norska, och att det tyska ordet tidigare stavats med "nd", tror han inte att det svenska ordet har något med "prål och ståt" att göra. Det är nog kommet till såväl dagens tyska som svenska från holländska (bramzeil) eller lågtyskans bramseil.

Möjligen kan det vara intressant att veta att ordet första gången är belagt i vår litteratur av Holmamiralen Werner von Rosenfeldt som år 1689 skrev: "Vinden är godh... Sätt till "bramsel" och vår blind". Även bramseglet blev för stort och delades upp på undre och övre bramsegel, särskilt i flottan.

Försvenskning

I handelsflottan som hade bättre internationella kontakter, anammade man det engelska namnet på det översta råseglet *royal sail*, men försvenskade det till *röjel*, vilket även normännen gjort. Det kanske var dom som började? Jag vet inte vad danskarna säger, men det kanske är något liknande, för det nämns ibland att det fanns ett gemen-

samt nordiskt sjöspråk som hette "skandinäv". Två av våra seglande poeter har noterat detta, Evert Taube låter konversationen i "Turallerivisan" ske på någon slags norska, och Harry Martinson säger i en underrubrik till sin "Chantee" att den bör sjungas på gammelt fordervet norsk.

Sista dansen

Ja, stormastens segel följer fockmastens benämningar, och därmed är råseglen slut för briggen *Tre Kronors* del. De som seglat med fullriggaren *Christian Radich* kanske erinrar sig att det understa råseglet på aktersta masten, kryssmasten på norska hette *bergine*, men *crossjack* (uttalas crojack) på engelska. Ibland sattes inget segel på denna rå, då det antogs störa storseglet, men några fullriggare och barkskepp har där fört ett trekantigt segel.

På svenska heter detta *beginesegel* satt på beginerån, och namnet anses härstamma från en kvinno förening i Nederländerna som bildades på 1200-talet, och som ägnade sig åt välgörenhet och andliga övningar. De var varken nunnor eller världsliga människor, och uppfattades då som något ofullständigt som just hette *beguine*. Eftersom man tyckte att den här rån eller seglet också var något ofullgånget fick även de heta *beguine*. Ganska långsökt, inte sant.

Det finns också, (eller fanns?) en dans som heter *beguine* och som anges som en långsam rumba. "Begin the beguine" var populär i författarens ungdom på skoldanserna, särskilt som "sista dansen", då den långsamma sugande rytmen ansågs ha en gynnsam inverkan på förutsättningarna för kvällens lyckosamma avslutning... om man inte dansade med en *beguine*. ■

GÖRAN ROMARE

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



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 eller via telefon: 08-586 224 00

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

Fotograf: Sture Haglund



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, ställinor, ställinor, 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

Johan Roque:

Briggen är som en karamell

– jag vill suga på den så länge som möjligt

Han är en sann produkt av 70-talets Gröna Våg, vår skeppstimmerman Johan Roque. En tjej från Munkfors for till Australien och mötte en sympatisk fransman. De skrotade hastigt sina karriärplaner (han skulle ha pluggat till pilot och hon till kartograf) och reste runt i Indonesien i stället.

– Men jag är född i Karlstad, berättar Johan. Mamma ville komma hem och föda barn...

Några år senare flyttade familjen till Sydfrankrike. De tillverkade träskor, odlade fruktträd och försökte sig på självhushåll – som man skulle göra på den tiden.

– Mina föräldrar tänkte inte ens sätta mig och min lillebror Manoel i skolan, men en bekant till familjen fick dem på bättre tankar: "De kommer att bli sociala missfoster annars", sa han. Så jag började i skolan i Frankrike när jag var sju.

– Men efter några år fick mamma fick hemlängtan, så när jag var tolv flyttade vi hem till mormor och morfar i Värmland. Pappa jobbade i skogen, och mamma lärde sig till skomakare.

Med den bakgrunden är det inte så underligt att Johan är briggens bästa (och enda) "Guide Français", vilket kom väl till pass bland annat under Tall Ships' Race-dagarna.

Förutom franska som "fadersmål" har Johan också fått med sig en stor kärlek till hantverk och kreativitet.

– Jag sökte till Skeppsholmens folkhögskolas tvååriga båtbyggarlinje, men kom inte in. Så jag sökte igen, och igen, och igen, och femte året kom jag in – äntligen!

Marinarkeolog...

Under tiden han väntade på att få bli båtbyggare pluggade Johan marinarkeologi, dels i England, dels i Sverige. Så innan han kom in på båtbyggarlinjen hade han en magisterexamen i ämnet...

Efter båtbyggarskolan tog Johan jobb som slöjdlärare i några år, men ville förstås helst bygga båt. Medan han försörjde sig som springvikarie på halvtid fick han in en fot på briggen som frivillig-byggare, och när man behövde extra personal för att dreva båten inför sjösättningen kom han med på det. Sen dess är han kvar, och njuter av att vara med.

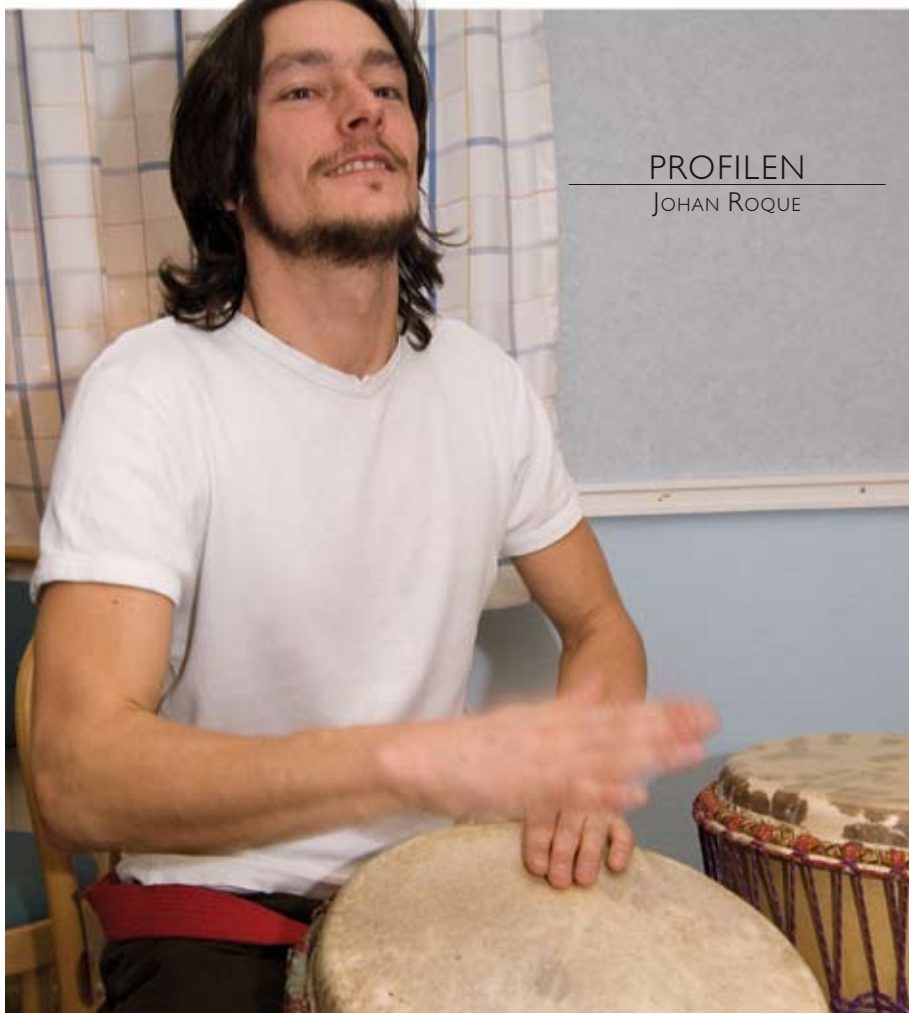


FOTO: PER BJÖRKDAHL

PROFILER

JOHAN ROQUE

– Själva bygget av briggen var egentligen det stora målet för mig, men nu i somras fick jag komma ut och segla, dels med *Christian Radich* till Polen, och dels med briggen, så nu är jag helt biten av det. Nu vill jag bli matros, säger Johan med ett leende.

...skeppare...

För några år sedan pluggade han in Fartygsbefäl VIII, och nu går han maskinistkursen.

När Johan inte bygger båt eller seglar, ägnar han sig gärna åt att trumma eller att åka motorcykel. Trumman är en västafrikansk djembe, som han förstås har byggt själv i värmländsk björk.

...trummande knutte...

– Vi är ett gäng som träffas i Bagarmossen och trummar en gång i veckan, berättar Johan. Det brukar vara 5-6 som trummar och resten dansar. När man trummar i flera timmar blir man rejält svettig, men samtidigt får man en massa positiv energi av mu-

siken, så när jag kommer hem har jag svårt att sova, för jag är så uppe i varv.

Johans senaste kärlek är en Triumph Thunderbird, en "glidarhoj" i 50-talsstil.

– Jag har åkt runt Europa på motorcykel två gånger, och när jag flyttade från Värmland till Stockholm körde jag hela vägen på min lilla 125:a, en Off Road-motorcykel. Den tröttnade förstås och jag blev stående vid vägen mitt i natten. Men då kom ett gäng Hells Angels-killar och hjälpte mig få igång den igen. Dom kan vara snälla ibland...

...och ruskigt bra på boule

Dessutom är grabben ruskigt bra på att spela boule ("mamma och pappa tävlade i boule i Frankrike") och han lagar gärna god mat. Men han är inte typen som gör upp femårsplaner eller siktar på en spikrak karriär.

– Nä, framtiden vill jag ta som den kommer, säger Johan. Nu vill jag suga på Briggens karamell så länge det går, och sen får vi se vad som händer! ■ KERSTIN OTTERSTÅL

Vi stöder briggen "Tre Kronor af Stockholm"

**BJURFORS
&
THÖRNER**

SJÖSÄTTER NYA BOSTADSRÄTTSFÖRENINGAR

**SÖDERMALMS
TRÄ**

Layher® 

Mer möjligheter. Ställningssystemet.



CLAVIUS
THOMAS JOHNSON IDÉ&FORMATÉJÉ AB

www.clavius.se


dataphone

Datanät och telefoni för företag

· **gaudy** ·
Stockholm

Engwall o. Claesson AB

FÄRG FÖR TRADITION OCH MILJÖ


SAINT-GOBAIN
ABRASIVES



SCANIA
Industri- & Marinmotorer



Rolls-Royce

spring^{MOBIL}

OnePhone®. One Solution.

JEHANDER
HEIDELBERGCEMENT Group

Saltkråkan Race avslutar skutsäsongen

Lördagen den 6 oktober gick den årliga tävlingen för Stockholms segelskutor, Saltkråkan Race, av stapeln utanför Dalarö. Totalt startade 11 skutor vid Ramön för att via Rögrund ta sig till målet mellan Munken och Måsholmen.

Saltkråkan Race startade 2001 och hålls varje år i början av oktober. De 11 skutorna som deltog i årets race representerar flera av våra viktigaste fartygstyper och har naturligtvis mycket olika seglingsegenskaper. Därför använder man sig av ett handikappsystem som baseras på fartygens storlek och segelyta samt på resultat vid tidigare tävlingar.

Vinnare i år blev kuttern *Deodar* som även var det fartyg som först klöv mållinjen. Priset för bästa "Ship Shape" gick till piggskutan *Kajsa-Lisa* som byggts vid Skeppsholmens Folkhögskola.

Målet med tävlingen är att samla ungdomar och besättningar från olika fartyg till



Stora bilden från vänster: *Hulda*, *Sunbeam*, *Ariel* och *Elmy*. På den infällda bilden årets segrare, kuttern *Deodar* med vedjakten *Sofia Linnea* i bakgrunden.

ett trevligt evenemang samtidigt som man också tar tillfället i akt att genomföra olika sjösäkerhetsövningar.

Briggens egen "chaufför i skärgården", Skeppsägare Leif Eriksson, ställde upp med

m/s Madam så att dryga tjoget briggmedlemmar kunde följa racet från bästa åskådarpplats. Nästa år hoppas vi naturligtvis att även Tre Kronor är med och seglar. ■

TEXT OCH FOTO: STURE HAGLUND

Rolls-Royce i Kristinehamn

Verksamheten i Kristinehamn är centrum för fasta och ställbara akterpropellrar, vattenjetsystem och pods-system, 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