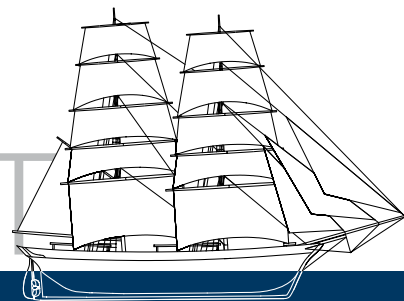


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAREN 2013



Nu laddar vi för The Tall Ships' Races

Sommaren är säkrad
Boka segling
Cirkus ombord?
Ny fallrepstrappa
Tema skeppsdelar i brons
Besättningsplanering
Stöd till behövande sjömän
Briggar i världen
Nya i styrelsen



Sommaren är säkrad!

Det känns så skönt att kunna säga detta: Nu vet vi med säkerhet att *Tre Kronor af Stockholms* deltagande i **The Tall Ships' Races** i sommar har en säker finansiering! Tack vare många människors generositet – överraskande

många föreningsmedlemmar har bidragit med extra pengar till ungdomarnas seglingar. Tack vare några av föreningens styrelsemedlemmar som verkligen slitit med att ansöka om stöd och bidrag från en mängd fonder och stiftelser. Men framför allt tack vare att så många, både inom och utanför föreningen, nu äntligen inser att vår verksamhet är värd att stödja!

Det känns som om vi har medvind. En av de stiftelser vi ansökte om medel hos beviljade oss närmare en halv miljon – i stället för de 200 000 vi ansökt om...

Under tävlingens olika "ben" kommer ungdomar från Fryshuset, från Marina läroverket i Danderyd och från S:t Botvids gymnasium i Botkyrka att vara med och segla. Läs mer på sidan 4

Men sommaren kommer inte bara att innehålla kappsegling med giganterna bland segelfartygen. Briggen ska först, precis som de senaste tre åren, spela en viktig roll i S:t Petersburgs "Vita nätter", en festival som överträffar det mesta. Om du inte kan fara dit och uppleva evenemanget på plats kan du beundra briggens – och inte minst besättningens – insats på internet. Se förra årets film på Youtube – sök på "Scarlet sails 2012". Årets evenemang bör finnas på nätet dagen efter, det vill säga 25/6.

Vi ska även segla med lärare från Vetenskapens Hus, som ett avstamp på det samarbete vi bygger upp med denna förening kring ungdomar och miljöfrågor. Senare under sommaren ska fartyget ut på en miljösegling längs den svenska ostkusten – med **Initiativet Hållbara Hav** och med utställningar ombord och i hamnarna. Och sist, men inte minst, sätter hon kurs norrut! För första gången ska *Tre Kronor* segla längs Norrlands kust – åtminstone upp till Örnsköldsvik.

Under säsongens återstående publika seglingar på vardagar har vi 99 platser med en mycket förmånlig medlemsrabatt på hela 500 kronor. Eftersom medlemskapet kostar 300 kronor hoppas vi förstås på att få en hel del nya medlemmar med detta erbjudande.

Själv ser jag fram emot att ta med mina barnbarn Christoffer, 8 år, och Gabriella, 5 år, ut och segla när briggen kommer ner till södra Sverige. De har tjatat om att få segla igen ända sen förra sommarens halvdagstur... återväxten är tryggad!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



BRIGGEN TRE KRONOR

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

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 • PLUSGIRO 87 36 63-9
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Boka segling

Heldagssegling

Måndag 12 augusti, kl 09-17
Landskrona – Falsterbo, 995 kr

Lunchkryssning

Tisdag 13 augusti, kl 10-14
Falsterbo – Trelleborg, 750 kr

Långsegling

Måndag 12 aug – torsdag 16 aug
Falsterbo – Oxelösund, 4 950 kr

Familjesegling i Oxelösund

Söndag 18 augusti kl 10-13,
450 kr, barn* 100 kr

Halvdagssegling i Oxelösund

Söndag 18 augusti, kl 13-17, 650 kr

Heldagssegling

Måndag 19 augusti, kl 09-17
Oxelösund – Nynäshamn, 995 kr
Möjlighet att övernatta ombord före och efter seglingen (500 kr inkl frukost).

Seglingar i Stockholm och Stockholms skärgård:

"Lär dig segla råttacklat"

Tisdag 20 – onsdag 21 aug, 2 dagar, 2 495 kr

Familjesegling

Lördag 24 augusti, kl 11-14,
450 kr, barn* 100 kr

Middagskryssning

Lördag 24 augusti, kl 16-20, 995 kr

Heldagssegling

Söndag 25 augusti, kl 10-17, 1 495 kr

Gösta Wernersegling

Lördag 31 aug – söndag 1 sept., 3 900 kr

Familjesegling

Lördag 7 september, kl 11-14,
450 kr, barn* 100 kr

Nätverkssegling med Initiativet Hållbara Hav

Fredag 30 augusti, kl 10-14, 750 kr

Lunchkryssning

Tisdag 10 september, kl 10-14, 750 kr

Långseglingar under september

Stockholm – Gävle, Gävle – Örnsköldsvik,
Örnsköldsvik – Vasa, Vasa – Åbo, Åbo –
Stockholm, från 2 495 kr

Örn- och sälsafari

Endagsseglingar. 19 okt – 1 nov, 1 495 kr

*Barn = under 18 år tillsammans med vuxen

Med briggen till ömänniskan och sjömanniskan

– Roland Svensson och Gösta Werner



Vi sätter segel mot havsbandet för att komma närmare två livsformer: skärgårdsbon i ytterskärgården och sjömannen ombord på en råseglare. Vi tar två konstnärer till hjälp: Roland Svensson och Gösta Werner.

De såg varsin livsmiljö försvinna och de ville rädda något av dem till eftervärlden. Den ene ville fånga öbon i självhushållets tid, den andre sjömannens värld på råseglare och ångfartyg. Roland Svensson levde med öbor i skärgården och på isolerade atlantöar. Gösta Werner fick sin utbildning till sjöman på *af Chapman* och upplevde en orkan han aldrig glömde på en av de sista stora tremastade stålbarkarna, *Killoran*. Efter tretton år mönstrade han av för att börja som elev hos Isaac Grünewald – som några år tidigare varit Roland Svenssons lärare på Konstakademien. Vi kommer att visa okända bilder ur deras dagböcker. ■



Gösta Werner, självporträtt.



Roland Svensson. *Upper Pool, River Thames* 1956.

UR PROGRAMMET

Lördag 31/8

09.45 Samling, Kastellholmen/Stockholm
10.00 Kapten hälsar välkommen, avsegling. Fika under gång
Ulf Sörenson berättar om Gösta Werner och Roland Svensson
12.00 Lunch och eftermiddagsfika under gång
17.00 Ankring eller förtöjning för natten i ytterskärgården
18.00 2 rättersmiddag

Söndag 1/9

06.30-08.00 Frukostbuffé
08.00 Lätta ankar
Fika, lunch och fika/soppa under gång
17.00 Förtöjning, Överby/Vindö. Åter till Stockholm med SL-buss

Antal platser: 26. **Logi:** 10 personer i kojor i salongen och 16 personer i hytter
Måltider: Klimatcertifierad modern svensk husmanskost. Alkoholfri dryck ingår, öl, vin och sprit kan köpas i baren ombord. **Värd/Guide:** Ulf Sörenson

Pris: 3900 kronor per person (inkl. moms)

Mer information och bokning

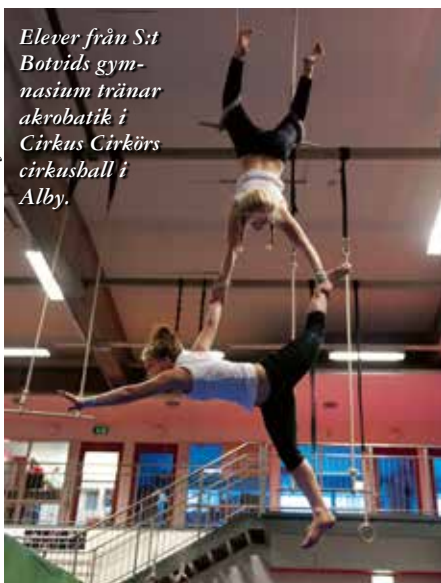
www.briggentrekronor.se www.briggssegling.nu eller telefon: 08-586 224 00

Ändringar i seglingsschemat kan uppkomma och då finns aktuell information på hemsidan och i bokningssystemet.

Cirkus ombord?

FOTO: JOHAN STOMBERG

Elever från S:t Botvids gymnasium tränar akrobatik i Cirkus Cirkörs cirkushall i Alby.



Det är inte omöjligt att publiken i hamnarna i Helsingfors och Riga kommer att sätta glassen i halsen när *Tre Kronors* besättning kommer igång. Under det "benet" i The Tall Ships' Races kommer nämligen en del av ungdomarna ombord att vara akrobater och lindansare.

Åtta tjejer och två killar från S:t Botvids gymnasium i Botkyrka ska segla med, och troligen även några av deras lärare. På S:t Botvids gymnasium finns Nycirkusprogrammet, ett flerårigt samarbete med Cirkus Cirkör där eleverna läser de teoretiska ämnena på S:t Botvids och tränar fysiska cirkusdiscipliner i Cirkus Cirkörs cirkushall i Alby. Det betyder i klartext att de har ämnen som lindans,

akrobatik och balansträning på schemat i stället för vanlig gymnastik och idrott.

Att de nu ska segla med på briggen under Tall Ships' Races har sin upprinnelse i att Gunnar Nyström, som är med i briggens rigggrupp, till vardags jobbar med liknande saker på Cirkus Cirkör. Som att säkra, konstruera och sätta upp master, stag, trapetser, linor och så vidare. Gunnar lyckades få med en handfull personer från Cirkus Cirkör på en segling förra året. Ombord träffade de Mats Andersson i föreningens styrelse. Tillsammans fantiserade de om ett framtida samarbete... med trapetser i riggen, med att gå på lina mellan masterna... funderingar som skulle göra vilken kapten som helst gråhårig.

Men kontakterna mellan briggen och Cirkör höll i sig, och nu ska alltså tio ovanligt viga Botkyrkaungdomar förstärka briggens besättning på ett "ben" i Tall Ships' Races. En satsning som har kunnat bli verklighet delvis tack vare föreningens medlemmars generositet.

– Förutom att de förstås ska lära sig segla och gå på vakter som resten av besättningen, ska de även träna minst en timme per dygn, berättar Magnus Jonsson som är pedagogiskt utvecklingsansvarig på Cirkus Cirkör. Tanken är att de ska hinna sätta ihop ett program som är anpassat just för briggen. Det är ju en ganska speciell miljö, med riggen, däck, däckshusen, relingen... och ibland rör sig underlaget dessutom. För att kunna sätta ihop ett bra program, som kan visas upp i hamnarna till exempel, måste ju gruppen träna kontinuerligt.

Samarbetet mellan föreningen Briggen Tre Kronor och Cirkus Cirkör hoppas vi kunna fördjupa framöver, så det här är en lovande början. ■ /KERSTIN OTTERSTÅL



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Riggklättring ingår givetvis på övningsseglingarna. Här är det några av Marina Lärverkets elever som just avbeslagit storseglet.

Sjukt härligt!

Säger Emil Landén från Marina Lärverket.

Han och ett gäng andra elever har varit med på vårrustningen och på två dagseglingar inför sommarens Tall Ships' Race.

– Det var inte så mycket vind så det blev lugna vändningar, men det känns som jag har lärt mig masor redan, säger Emil.

– Riga och Stettin ska bli riktigt coolt att besöka och evenemangen där verkar riktigt häftiga, säger han.

Vad ska du göra mer i sommar då?

– Jobba på Högmarsö krog, allra första jobbet faktiskt. Och så ska jag segla med min egen båt, avslutar Emil. ■ /PB



– Va, inte dusch varje dag?

Med på den längsta sträckan, det första tävlingsbenet från Aarhus till Helsingfors, är ungdomar från Fryshuset.

Som förberedelse inför detta har de varit ombord en helg i maj, då vi hann segla lite och de fick en första kontakt med vår komplexa rigg! De fick på det viset även bekanta sig med miljön och inte minst med oss. Vi fick berätta lite om livet ombord, till exempel att vi inte kan duscha varje dag, vilket blev en stor sak. – Va, inte ens en gång om dagen? Var en av frågorna kring det ämnet.

Ytterligare en förberedelse har varit att de genomgått en läkarundersökning för att få ett friskintyg, samma som för sjö-



Frysbusgänget under en övningsdag i maj.

män, utfört av Hans Gunnar Øverengen.

Allting ska mynna ut i tio friska dagar till sjöss där vi lär oss arbeta tillsammans och att alla måste göra sitt, annars fungerar inte

helheten. Utrymmet för individens egna göromål minskas, till gagn för en insats som bidrar till helheten och därmed stärker gemenskapen. ■ /KORHAN KOMAN

Ny fallrepstrappa till Tre Kronor af Stockholm

Under vintern har det pågått ett lite speciellt bygge i verkstaden. Det är riggruppen som tillverkat en ny fallrepstrappa till *Tre Kronor*.

Eftersom *Tre Kronor af Stockholm* är ett ganska högt fartyg kan det vara svårt att ta sig ombord från en låg kaj eller när man kommer med en mindre båt. Därför har vi länge önskat oss en fallrepstrappa. Det som är speciellt med fallrepstrappan är att man kan ändra höjden och vinkeln på den, samtidigt som trappstegen hela tiden hålls horisontella.

Nu har vi, tack vare ett generöst bidrag från Stockholms Grosshandelssocietet, kunnat börja bygga den och under somma-

KORT OM STOCKHOLMS GROSSHANDELLSSOCIETET

Stockholms Grosshandelssocietet ingår i Stockholms Borgerskap som har sin historiska grund i skråväsendet. Som medlem i stadens Borgerskap hade man rätt att bedriva hantverk och handel men man var också skyldig att bidra till stadens gemensamma angelägenheter som försvar, hamnar, slussar och sociala inrättningar. Genom historien har systemet successivt tagits över av offentliga förvaltningar och på sätt och vis kan man säga att Borgerskapet var föregångarna till dagens kommunstyrelser.

I dag förvaltar societeten en pensionsfond för sina medlemmar samtidigt som man också delar ut stipendier och bidrag till ungdomar och verksamheter, företrädesvis med inriktning på handel och sjöfart.



Lars "Ulven" Olväng med den vid fototillfället inte helt klara fallrepstrappan.

FOTO: STURE HAGLUND

ren hoppas vi få möjlighet att inviga den. Stockholms Grosshandelssocietet har varit med och stöttat Briggen *Tre Kronor* under nästan hela byggtiden och gjort betydande

insatser även efter att vi börjat segla. Bland annat har de bekostat den vackra lillbåten som numera hänger i dävertarna i aktern på *Tre Kronor*. ■ /STURE HAGLUND



LÄSARBILDEN

Mäktigt möte i dimman
den nittonde maj.
Foto: Wiveca Lindskog



FOTO: ANDERS MANNESTEN

I mitten av bilden, i blå pullover, står vår alldeles nyanställda rederichef Björn Ericson som efterträder Korban Koman. Vi presenterar Björn närmare i nästa nummer.

Snygg besättning blir ännu snyggare

Besättningen i sina nya Boomerangskjortor i slutet av maj. Samarbetet med klädtillverkaren börjar nu synas ombord. Under juni kommer också den specialtillverkade briggentröjan att levereras. Går allt som det ska kanske det blir en publik briggkollektion även i butikerna till hösten! ■

/ANDERS MANNESTEN

Från trä till metall

– Briggen uppdateras med koffernaglar av brons

En av de många detaljer som bygger upp *Tre Kronor af Stockholm* och dess rigg är koffernaglarna på nagelbänkarna och de två masternas skotstall. Sammanlagt är de 161 stycken. Ungefär lika många finns tillverkade i reserv. Naglarna är svarvade i ask och är ytbehandlade med olja och lack. Varje vinter tas de in i riggverkstaden för omlackering. Ett drygt arbete, speciellt att ta bort den befintliga lacken. Ingen av tränaglarna har hittills brustit eller eljest fallerat, vilket kanske vittnar om att deras kvalitet är i paritet med det övriga på briggen. TEXT OCH BILD: ALLAN TOOMINGAS

Men många segelfartyg har råkat illa ut på grund av att riggdetaljer brustit. Plötsliga hårda vindbelastningar kan slita i riggen så att till exempel koffernaglar brister, vilket författaren var med om på fullriggaren *Sörlandet* en stormig natt på Nordsjön 2007. En av stormastens naglar på styrbords sida briserade med en skarp knall och bitarna kom farande med en rejäl fart och kraft.

För att säkerställa att inte liknande nagelbrott ska uppstå på *Tre Kronor*, har det beslutats att ersätta ett antal tränaglar med naglar i massiv metall. Materialvalet är brons (se faktaruta). Det gäller bland annat naglarna till försegelskoten och brassarna. Samt lastbommens naglar som måste hålla när mobbåten ska i och ur.

FAKTA – BRONS

Brons är en legering av koppar (ca 85%) och tenn (samt ev flera metaller). Ett tunt lager av kopparoxid gör brons korrosionsbeständigt, speciellt mot havsvatten. Oxideringen stannar på ytan och skyddar mot djupare korrosion. Brons har lägre smältpunkt och är mer tåligt mot utmattningsfrakturer än stål.

Bronset i briggens koffernaglar består av 85% koppar (obligat huvudkomponent), 5% tenn (ökar hållfastheten, hårdheten och korrosionsbeständigheten), 5% bly (ökar trycktätheten och skärbarheten) och 5% zink (gör smältan mer lättfluten).

Även **mässing** är en legering av huvudsakligen koppar (vanligen 65%) och zink (vanligen 35%). Jämför även med vår 10-krona som består av 89% koppar, 5% aluminium, 5% zink och 1% tenn.

FAKTA GJUTSAND

Gjutsanden är en blandning av sand, släppmedel och (raps-)olja. Den måste blandas noga och siktas för att inte innehålla klumpar eller främmande föremål. Konsistensen blir så fuktig och klibbig att avtrycket av modellen och kanalerna inte faller ihop. Om sanden är kvartsaltig bör man inte andas in dammet för att undvika stendammslunga, en farlig yrkessjukdom hos gjutare.

BECKMANS GJUTERI

Beckmans är ett av de få bronsgjuterier som finns kvar i landet.

Startade i slutet av 1940-talet med legotillverkning till småindustrier. Man var som mest 11 personer som arbetade i 2-skift. Ägs sedan 2007 av Fredrik Enberg, som bland annat gjuter detaljer till veteranbilar, båtar samt konstverk i samarbete med konstnären. Förutom brons gjuter man i aluminium.

TEMA

SKEPPSDELAR I BRONS

Bronsnaglar till ett segelfartyg är inget man köper på Clas Ohlson. Som så mycket annat måste de specialtillverkas för *Tre Kronor*. Det är en av de detaljer som kommit till genom specialgjutning. Andra detaljer är de "brons hjärtan" som bland annat storstagen är fästade vid. Gjutningen har skett på Beckmans gjuteri i Nykvarn (se faktaruta). Gjutningen av naglarna kom även att ingå som del i en kurs i gjutteknik som riktade sig till intresserade hantverkare som varit verksamma kring briggen. Kursen inleddes med en teoriافتon i början av april, då grunderna i gjutteknik lärdes ut av Sören Gustavsson, tidigare ägare till Beckmans gjuteri. Praktiken, det vill säga själva gjutningen, skedde sedan i två omgångar den 20 resp. 23 maj under ledning av Fredrik Enberg, nuvarande ägare.

Gjutformarna tillverkas

Först skulle gjutformarna tillverkas. Det är en ganska omständlig procedur som kan förklaras både enkelt och komplicerat.

Den enkla versionen är att man fyller en gjutform med gjutsand i vilket man skapat ett hål med den form som gjutgodset ska få. I hålet håller man smält metall som stelnar till rätt form. Ungefär som man gjuter tennsoldater.

Den omständliga versionen är följande. Gjutformen, även kallad "gjutflaska", kan delas i två halvor. Där de möts på mitten ska hålet för gjutgodset formas. Hålet gör man genom att tillverka en modell av slutprodukten, i till exempel trä. Modellen görs några procent större än slutprodukten för att ta hänsyn till metallens krympning när den svalnar. Modellen klyver man sedan så att man får två halvor. En av modellhalvorna läggs i den ena av flaskhalvorna så att den kluvna sidan hamnar mot den yta som vetter mot den andra flaskhalvan. Resten av flaskhalvan fylls sedan med hårt stampad gjutsand (se faktaruta). Man vänder sedan flaskan så att



modellhalvan kommer uppåt och de två modellhalvorna kan kopplas ihop så att modellen blir komplett. Den andra flaskhalvan kopplas ihop med den första och proceduren upprepas med att fylla gjutflaskan med hårt stampad gjutsand. De två flaskhalvorna kopplas sedan åter isär och man plockar bort trämodellen som hamnat mitt mellan de två flaskhalvorna. Där finns nu ett hålrum med ett avtryck av trämodellen. Man skär därpå ut lämpligt placerade och utformade kanaler i gjutsanden med avtrycket och upp till flaskans yta. I kanalerna ska den smälta metallen rinna in till avtrycket och luften ska kunna komma ut. De två flaskhalvorna kopplas slutligen ihop igen. Nu är det klart för gjutning.

1250 grader Celsius

Bronset smältes i en 30 liters-kokill av keramik som värmdes med en oljebrännare under ett våldsamt dån och stark hetta. Cirka 40 kg smälta åt gången upphettades till 1250 grader C, vilket tog drygt 2 timmar. Ur kokillen, som häktades upp på en travers i taket, tömdes sedan smältan ner i hålen i gjutflaskorna som var uppställda på rad så att hela kokillen kunde tömmas i en seans.

Det gällde att hålla sig på respektfullt avstånd under gjutningen eftersom gnistor yrde och smältan kunde stänka vida omkring. I värsta fall kunde hela kokillen med sitt heta innehåll brista. De två flaskhalvorna kunde även separera så att smältan rinner ut vid sidan av och hamnar till exempel nere på förtarna på gjutaren. Brännskador är som förväntat en vanlig yrkesskada hos gjutare. En annan yrkesrisk är den intensiva hettan från smältan, som med åren kan ge grå starr.

Efter någon timme kunde man öppna gjutflaskan och ta ut gjutgodset. Sandformen blir förstörd men sanden kan återanvändas vid nästa gjutning. Sedan återstår det att slipa bort gjutskägget och annan efterbehandling, bland annat att svarva nagelhalsen att passa exakt i nagelbänkens hål.

Sammanlagt göts 28 bronsnaglar om vardera ca 3,2 kilo. Plus några i miniatyr som souvenirer. Till detta gick det åt 13 stycken 7 kilos bronstackor, dvs drygt 90 kg. ■



Twå trämodeller av de tilltänkta koffernaglarna ligger i botten av den ena halvan av en gjutflaska. Observera att de runda trämodellerna är kluvna på längden och ligger med den kluvna flata sidan nedåt.



Gjutflaskan fylls på med hårt stampad gjutsand.



Gjutflaskan är vänd och botten avtagen så att den flata sidan av trämodellen kommer fram.



Trämodellen är kompletterad med sin andra hälft och den andra halvan av gjutflaskan läggs på. Därefter fylls även den halvan med gjutsand som packas hårt.



De två halvorna av gjutflaskan är isärtagna och trämodellen urplockad. Man har börjat skära in gjutkanaler. Det vita pulvret är niok som förhindrar att gjutsanden klibbar ihop där den inte ska.



Oljebrännaren till kokillen tänds med en gasollåga.

Testning av om smältan har uppnått rätt temperatur, dvs 1250 grader C.



Kokillen färdig att tappa smältan i gjutformarna.



Smältan tappas ner i gjutformarna.



Gjutgodset med två naglar uttaget ur gjutflaskan. De fyra förbundna "svamparna" är gjutkanaler som senare ska avlägsnas.



Efter gjutningen av skeppsklockan skärptes mönstret upp manuellt. Kopian ska efterlikna originalet så exakt som möjligt.

FOTO: ASSAR BJÖRNEN

Skeppsdelar i brons

En riktigt spektakulär skeppsdel är *Tre Kronors* skeppsklocka. Den är en exakt kopia av *Tre Kronors* förlaga *Gladans* skeppsklocka. Originalklockan göts 1687 och har använts av flera fartyg i Flottan. Klockan hamnade på Marinmuseum i Karlskrona redan 1905 då den hade fått en spricka.

Till *Tre Kronors* sjösättning 2005 fick föreningen låna klockan för att kunna göra en avgjutning. Leif Sjölin på Bergmans konstgjuteri göt kopian. Den bekostades av medel som föreningen fått för att hedra Bengt Julins minne (se artikel i förra numret). Det var en systerdotter till Bengt, Barbro Osher, boende i USA, som donerat pengarna. ■ /PB

Brons historiskt

Hur ser användningen av skeppsdelar i brons ut i ett historiskt perspektiv? Vi frågar den dykande arkeologen **Jim Hansson** på Sjöhistoriska museet.



– Det tidigaste vi känner till är Caligulas skepp som hittades i Nemijsjön i Italien (70x18 meter!) och som hade infästningar av brons i bordläggningen. Datering runt 37-41 e. kr. Skeppen hittades på 1920-talet och man byggde ett museum. Tyvärr brändes det ner under tyskarnas reträtt 1944. Här uppe i norr kommer det förmodligen långt senare i skeppen, berättar Jim. Den första kända bronsbössan är den så kallade Loshultsbössan från första hälften av 1300-talet som troligen är världens äldsta bevarade kanon. Kanonen är gjuten i brons. Den är 30 centimeter lång, väger nio kilo och har en kaliber på 30 millimeter, som vidgar sig något vid mynningen. Bössan hittades 1861 av arrendatorn Nils Svensson i Loshults socken, i gränstrakterna mellan Skåne och Småland.

– Sen när det kommer till rena skeppsdetaljer är nog de säkraste *Vasas* stängvinda (bronsjul) som suttit infälld i stormastens topp. Ett liknande hjul hittade vi också nyligen på *Resande man* som förliste 1660 vid Landsort. Annars är det ju skeppsklockorna som troligen är de vanligaste bronsdetaljerna på ett skepp, avslutar Jim. ■ /PB

Korhan Koman och Mats Andersson har järnkoll på besättningsplaneringen.

Besättningsplaneringen – ett digert arbete

Tre Kronor af Stockholms seglingssäsong sträcker sig i år från början av maj och till och med Allhelgonahelgen i november. Ungefär 180 dygn då fartyget ska vara rätt bemannat för olika verksamheter, vissa tider inomskärs och stor del av säsongen på havet.

Besättningsplaneringen har de senaste åren skötts av Korhan Koman och Mats Andersson. Korhan har i sin roll som rederichef helhetsansvar för bemanningen och Mats bistår främst med planeringen för den volontära delen.

– Det är ett digert arbete. Jag är personalchef för runt 40 personer vilket innebär att det ibland är ganska "raddigt", säger Korhan.

– Då stora delar av årets säsongsplanering var klar ovanligt tidigt kunde vi gå igång med besättningsplaneringen redan före årsskiftet. Redan i januari skickades det första "skelettet" ut i form av ett Excelark. Den anställda delen av besättningen jobbar fyra veckor i stöten och vill naturligtvis kunna planera sitt arbetsår så tidigt som möjligt. Våra båtsmän börjar redan i april med vår rustningen tillsammans med rigg- och underhållsgruppen, fortsätter Korhan.

Hur ser det då ut på volontärsidan?

– Den skiljer sig åt på flera sätt från den anställda delen. Volontärer är ju föreningsmed-

lemmar som som ställer upp och jobbar gratis på sin fritid. Vi vill helst att volontärerna är ombord i tvåveckorsperioder, men vi försöker vara så flexibla som möjligt, berättar Mats.

– Volontärerna består huvudsakligen av två olika kategorier; ungdomar upp till 25-30 år är den största gruppen. I den andra gruppen är de flesta 55 plus. Det betyder att i det första fallet handlar det ofta om att synka med studier medan den andra gruppen oftast är lite mer flexibel då en del helt enkelt har slutat jobba på vanligt sätt, fortsätter Mats.

– I år har vi märkt att en del volontärer som varit med länge börjar tycka det är dags att göra andra saker. De inledande åren hade vi ett rätt stort utbildningsbehov. De senaste åren har ett antal nya volontärer från olika håll sökt sig till oss, så nu har vi rätt mycket nytt folk. Varje säsong så börjar vi med intervjuer av de nya. Sedan får de vara med vid riggningen och lite korta helgseglingar på våren. Vi har också ett stort behov av volon-

tärer under hösten vilket inte är helt lätt att fylla. Sedan ett par år mönstrar vi också på "timmermän" från vår Rigg- och underhållsgrupp som stöd till båtsman, säger Mats.

– Sedan flera år tillbaka har vi elever i besättningen under stor del av säsongen. Det

TRE KRONORS BEMANNING

Storleken på bemanningen och dess behörigheter styrs bland annat av ett så kallat **bemanningsbeslut**. Flera faktorer påverkar storlek och sammansättning:

- I vilket område fartyget framförs, t ex inne fart eller närfart.
- Om fartyget framförs som torrlast- eller passagerarfartyg (olika certifikat)
- Hur lång tid fartyget framförs påverkar arbetstidsuttaget. Kort resa - under 12 timmar till exempel.

Vid segling dygnet runt krävs:

1 befälhavare, 2 styrmän, 4 matroser (varav en båtsman), 1 kock och 1 intendent. Dessa kallas säkerhetsbesättning. Båtsman, kock och intendent är "dagmän". Förutom dessa tillkommer cirka 4-5 jungmän och ofta 1 timmerman. Av jungmännen är oftast 2 st elever (dessa seglade förra året 450 "mansdygn"). Vid kortare turer krävs färre styrmän och matroser.

Stöd till behövande sjömän

– och inköp av en rökmaskin

Våra elevplatser ombord och deltagandet i årets The Tall Ships' Races skulle inte vara möjliga utan extern finansiering. I år rör det sig om 1,8 miljoner kronor i anslag från olika fonder och stiftelser.

Här presenterar vi en av dessa, **Stiftelsen Stockholms Sjömanshem**. Stiftelsens vice ordförande Thore Hansson, berättar:

– Vi är en väldigt gammal organisation, från slutet av 1800-talet. Kung Oscar II var med och grundade den och skänkte 6 000 riksdaler som startbidrag. Då var syftet att stödja sjömän som kommit på obestånd och deras anhöriga. Med 1900-talets sociala reformer, pensioner och välfärdsbygge var det dock allt färre sjömän och deras anhöriga som led någon nöd eller kom på obestånd.

– Under 1980 och -90-talen fick vi verkligen leta för att hitta personer som behövde stöd och som passade in i våra statuter, berättar Thore Hansson. Det hände faktiskt att vi inte kunde dela ut några pengar alls, för vi hittade ingen som var tillräckligt behövande.

Så stiftelsen ansökte för ett tiotal år sedan om permutation hos Kammarkollegiet. Det kallas så när man vill ändra statuterna, det vill säga reglerna för en stiftelse, de som exempelvis bestämmer vart stiftelsens pengar ska gå.

Den nya lydelsen blev i stället att Stiftelsen Stockholms sjömanshem ska "utöva hjälpverksamhet bland behövande sjömän" till exempel genom att:

- lämna understöd åt sjömän för deras försörjning,
- lämna understöd för beredande av undervisning eller utbildning av sjömän,
- i mån av resurser utöva sådan hjälpverksamhet och lämna sådana understöd till sjömannens familjer.

Rätt att ansöka om bidrag/stipendium har sjömän som är eller har varit mantalsskrivna huvuddelen av sitt liv inom bidrags-/stipendiumberättigad del av Sverige, det vill säga A, B, C, D och I län.

Därmed blev det möjligt för stiftelsen att till exempel betala den veckolånga kursen i grundläggande säkerhet, **Basic Safety**, för de sjömän i briggens besättning som är skrivna i dessa län. Stiftelsen Stockholms Sjömanshem kan även gå in med pengar till



FOTO: PER BJÖRKDAHL
Den veckolånga utbildningen Basic Safety innehåller många moment där brandbekämpning är den största delen. Ett krav för den fasta besättningen – men även många av våra volontärer har gått utbildningen.

utbildningen i **Crowd Management** som delar av besättningen just har genomgått. Den kursen handlar främst om ledarskap vid kriser, som att lära sig handskas med personer som råkar i panik och hur man lugnt och effektivt utrymmer ett fartyg om det skulle komma att behövas.

Pengarna som man kan ansöka om är utdelningen på de fonder och aktier som stiftelser äger.

– Snälla och givmilda personer har under årens lopp skänkt och testamenterat pengar till stiftelsen, berättar Thore Hansson. Genom skicklig förvaltning har våra tillgångar vuxit, och det ger oss möjlighet att ge bidrag till behövande.

Andra verksamheter som Stiftelsen Stockholms sjömanshem stödjer är bland annat:

- Stipendier till elever vid Sjöfartshögskolor,
- Bidrag till sjömän som efter någon tid till sjöss vill läsa vidare till sjöbefäl och behöver läsa in ämnen för att bli antagna på Sjöfartshögskolorna,
- Bidrag till sjömän vid t ex Skeppsholmens hemgård, Klart Skepp och Solna-skutan *Constantia* som behöver viss utbildning för att få behålla sin behörighet.

Vi har även gett skolan på Beckholmen bidrag till en rökmaskin, berättar Thore

Hansson stolt. Det fanns en rökmaskin ombord på före detta isbrytaren *S:t Erik*, som användes vid de rökdykarkurser som ingår i Basic Safety. Men maskinen var för dålig, det blev bara en tunn dimma av den. Så där kunde vi hjälpa till med "beredande av undervisning", det vill säga skaffa dem en ny rökmaskin! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

handlar i första hand om elever från Marina Läroverket som studerar till så kallade skär-gårdsskeppare, sjöbefäl klass 7. Flera av andraårseleverna börjar nu närma sig matrosbehörighet. Förutom dessa har vi även styrmanselever från Chalmers och Kalmar sjöbefälsskolor. Det viktiga för eleverna är att de får lära sig sjömanskap och lära sig "känna sjön", fortsätter han.

– Vi åtnjuter ett stort förtroende från många välrenommerade aktörer! Marina Läroverket – bästa gymnasieskolan i Stockholm för tredje året i rad*. Chalmers, Fryshuset, Cirkus Cirkör med flera. För att inte tala om alla fonder och stiftelser som finansierar vår utbildnings- och ungdomsverksamhet ombord. Vi jobbar verkligen i linje med våra grundares visioner och har all anledning att vara stolta, avslutar Korhan Koman. ■

/PER BJÖRKDAHL

* Enligt SKL, Sveriges kommuner och landsting.

STIFTELSEN STOCKHOLMS SJÖMANSHEM

är sprungen ur Stockholms Sjömansmissionsförening, en kristen organisation. Då var syftet att bereda sjömän såväl andlig som kroppslig spis när de gästade Stockholm. Verksamheten bedrevs från den egna fastigheten på Peder Myndes backe 3 vid Slussen.

1964 flyttade Stiftelsen Stockholms Sjömanshem in i det nybyggda Sjöfartshotellet på Katarinavägen 26. Sjöfartshotellet drivs av en stiftelse, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell. Flytten föregicks av en överenskommelse mellan Stiftelsen Stockholms Sjömanshem och Stockholms Stad om att Staden övertog Stiftelsens fastighet på Peter Myndes backe 3 mot att Stiftelsen fick administrativa lokaler i hotellet samt ordinarie platser i hotellstiftelsens styrelse. Stiftelsen Stockholms Sjömanshem bidrog också med drygt en miljon kronor till hotellstiftelsens kapital.

Norges enda briggriggade fartyg *Legend*,
från början en fiskeligger från Scheveningen i
Holland, bedriver idag företagscharter i Oslo.
FOTO: HANS GUNNAR ØVERENG

Legend – briggen som lever upp till sitt namn

*I will set down a tale
it may be history
it may be only
a tradition, a legend
it may have happened
it may not have happened
but it could have happened*

Mark Twain (1835 - 1910) – citatet hämtat från briggens *Legend*s hemsida

Första mötet med en blivande legend

I mitten på åttiotalet går vi en dag nord-vart genom Langenuen med hardangerjakten *Anna Kristina*. På mötande kurs tecknar sig, genom regndiset, konturerna av ett fartyg med ön Stord i bakgrunden. Vår skeppare Klaas Gastra berättar att det är en gammal logger som riggats ned till fraktskuta och vi funderar över hur hon skulle se ut med originalriggen återställd. När hon passerar ser vi att det är *Mostring*, på väg hem till Mosterhamn.

Tio år senare återser jag fartyget på Mälarvarvet, av alla ställen, en oktoberdag 1995. Nu kom hon från Stavanger och hade just bytt namn från *Laredo* till *Legend*. Ombord rådde full aktivitet. Arbetet med att riva styrhytten var redan i full gång och den nye ägaren Pierre de Leon berättade att hon åter skulle riggas till segelskuta, för att användas som skol- och charterfartyg med Oslo som hemmahamn.

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG



Pierre de Leon äger Norges enda brigg. Fotograf: HGØ

Pierre gick till sjöss redan som fyraåring, då föräldrarna tog båt och familj och flyttade till Frankrike. Efter att även ha bott i Spanien och åter i Sverige, var det dags för honom att som 17-åring börja som jungman på skonaren *Bobeme II*. Efter många års seglande på olika fartyg i New York, Bermuda och Karibien samt några turer som fiskare i Östersjön och vid Lofoten, tänkte Pierre gå iland och starta ett dykcenter i Vietnam. De planerna övergavs dock när han fick möjligheten att köpa *Laredo*. Pierre de Leon bestämde sig för att hon skulle riggas som brigg, med namnet *Legend*.

Efter hårt slit under en mycket kall vinter blev skrovet rensat från bråte, allt av stål blästrat och målat, undermasterna resta och maskin genomgången. En majdag lämnade *Legend* Stockholm med kurs mot Norge. Samtidigt hade spanten till *Gerda* rests i Gävle och ett år senare sträcktes *Tre Kronors* köl. Det var ganska lätt att följa de svenska briggarna, men svårare att få reda på vad som hänt i Norge. Bästa sättet att få en inblick i vad *Legend* gör nuförtiden måste vara en resa till Oslo.

Aker brygge – bästa platsen i Oslo

Nedanför rådhuset, mitt i staden, ligger Aker brygge. Vårsolen lyser över en brokig blandning av fartyg och jag räknar till fler än tjugo segelfartygsmaster, trots att säsongen knappt har startat. Som mest ägnar sig ett 30-tal fartyg åt dagskryssningar med Oslo-bor som aldrig tycks tröttna på att se sin stad från vattnet. Här finns allt från rena monstrositeter där fulriggaren (min stavning) *Lady Mack* intar en föga hedrande första plats, till pietetsfullt restaurerade museifartyg, som anrika fjordbåten *Bøyrosund* och den ytterst eleganta bermudaketchen *Mohawk II*. Den som vill köpa en tremastad skonare kan lägga ett bud på Borgåbyggda *Christiania* som nu är till salu.

På *Legends* däck står en man med snusnäsduk runt huvudet, guldring i örat och målarpensel i handen. På något märkligt sätt tycks tiden ha stått stilla de senaste sjutton åren. Pierre de Leon ser ut precis som på Mälarvarvet. Kan det vara så att hans förmodade anfader Juan Ponce de León verkligen hittade ungdomens källa i Florida i början av 1500-talet?

Legend – Norges enda brigg

Flera kaffekoppar senare har mycket av skutans aktuella historia berättats. Från Stockholm gick hon till Tønsberg, där hon riggades vintern 1996-97, med briggarna *Astrid* och *Eye of the Wind* som förebilder. En segelmakare i Oslo sydde segel av duradon. Aker brygge blev redan från början *Legends* nya hemmahamn. En person som var helt nödvändig för att, under de första

Legend under
Tordenskiölddagarna i
Stavern, på 90-talet.
Fotograf: Okänd

åren, lotsa briggen genom norsk byråkrati var Knut Hveding, som också förde befäl tills han blev kapten på den tremastade skonaren *Svanen*. Under flera år kom ungdomar från *Svanen* och *Christian Radich* ombord, och *Legend* seglade många gånger längs svenska väst- och norska sydkusten. Under senare år har besättningen med 4-5 man varit för fåtalig för att sätta segel, och verksamheten har mest bestått av företagscharterurer på högst fem timmar, ibland 2-3 per dag. Seglingsförmågan påverkas för närvarande också av att huvuddäck ofta är inklätt i ett tält för att kunna ha fler gäster sittande. Trots dessa begränsningar väcker ändå *Legend* ofta såväl nyfikenhet som positivt intresse. Även när hon går för maskin är hon, trots allt, Norges enda briggriggade fartyg.

Afrika, vapensmuggling och äventyr på Newfoundland

Många flanörer på Aker brygge stannar till på kajen och läser med stigande fascination om *Legends* brokiga förflutna, som det presenteras på en skylt uppsatt i storvanten. Trogen de tankar om historieberättande som framförs i Mark Twaincitaten på *Legends* hemsida handlar det lika mycket om vad som är sannolikt eller teoretiskt möjligt, som om vad som är sant eller historiskt korrekt. Pierre de Leon menar att ett fartyg framkal-

lar gästers och förbipasserandes drömmar och att luckor i historiken gärna kan fyllas med exotiska äventyr, som bekräftar deras tro. Ett exempel på hur väl det fungerar är en imponerad kommentar på nätet: "It seems like the story of a ghost ship. Great story! Fascinating. I do like this veil of mystery."

Den mytiska pojkbokslänkande historien om *Legend* börjar när hon sjösätts som segelfartyg i Holland. Hon försvinner sedan i Engelska kanalen under första världskriget, och ger sig sedan ut på en obskyr resa, som för henne till Kongo – ingen vet varför – kanske i jakt på diamanter, guld eller elfenben? Hur som helst hittas hon, som övergivet vrak, åter av fiskare från den gamla hemmahamnen, Scheveningen, som rustar upp och seglar hem henne. Det här är ett äventyr som för tankarna såväl till Joseph Conrads "Mörkrets hjärta", som till Tintins äventyr med Milou och kapten Haddock.

Under andra världskriget ska *Legend* sedan ha smuglat vapen till den norska hemmafronten, vilket, kanske efter att någon norsk krigsveteran uttryckt skepsis, ändrats till den holländska motståndsrörelsen. Historien om andra världskrigets Norge passar egentligen bättre. *Legend* ligger i dag inom synhåll för de sabotage mot tyskarna, som den kommunistiska Pellegruppen utförde på Akers Mekaniske Verksted, och den kaj där motståndsmannen Max Manus apterade sprängladdningar på trupptransportfartyget *Donau*. Fanns det ens någon beväpnad motståndsrörelse i Nederländerna? Det

Legend på Mälarvarvet 1995.
Pierre de Leon längst till höger.





Legend på Oslofjorden. Fotograf: Erik Larsskoga

Legend, fortsättning...

spelar egentligen ingen roll. Historierna om *Legend* sätter fart på fantasin. Historia är ju också vad som skulle ha kunnat hända. Normännen hade till exempel båtförbindelser med Storbritannien under hela kriget genom "the Shetland bus". Den som vill foga in ett fartyg som *Legend* i den europeiska krigshistorien skulle annars kunna backa till första världskriget och låta loggern spela en roll i Erskine Childers "Sandbankarnas gåta". Namnet på *Legends* hemmahamn fick i alla fall en betydelse under andra världskriget genom sin schibboletfunktion*. Tyska infiltratörer kunde avslöjas genom sin oförmåga att uttala ordet Scheveningen!

Skylden vid Akers brygge upplyser också om att *Legend* i slutet på 1940-talet hörde hemma på Newfoundland. En kanadensisk journalist blev så imponerad att han reste hem och skrev (precis som en av Quoyles fartygshistorier i Annie Proulx roman "Sjöfartsnytt") en artikel om *Legend* som var så pass sannolik att detta avsnitt i fartygets historia nu kan sägas vara en etablerad sanning, eftersom det har stått i tidningen

Hamnregister, flaggboken och andra källor

Ett annat sätt att beskriva ett fartygs förflutna är genom historiska källor. Hamnarkivet och museet i Scheveningen berättar om *Legends* första fyra decennier.

Under 1800-talet fanns ingen hamn i Scheveningen, som ändå blev ett livaktigt fiskarsamhälle. Här utvecklades en sär egen typ av segelfartyg, "boomschuit", som var byggd för att kunna seglas rakt upp på sandstranden. Så snart hamnen hade invigts 1904 konkurrerades de dock snabbt ut av en annan fartygstyp, loggern, ett lättseglat stålfartyg, med två master. Under fiske fälldes stormasten ned mot däck och flera kilometer långa drivgarn kunde manas ut över en stävrulle. Sedan låg fartyget och vakade i sjön medan sillstimmen fångades i nätet. Flera loggrar finns kvar idag, såväl med originalrigg som nedriggade till fraktfartyg. Förutom *Legend* har även nederländska *Astrid* och *Morgenster* riggats som briggar.

År 1915 löpte loggern *Legend* av stapeln som SCH 245 *Industrie*, eventuellt sponsrad av motortillverkaren med samma namn. För neutrala Holland var första världskriget ett lysande tillfälle att sälja fisk, eftersom engelsmän och tyskar gjorde sitt bästa att förstöra varandras fiskeflottor och hade kallat in sina egna fiskare till marinen. SCH 245 *Industrie* fortsatte att fiska på Nordsjön i fyrtio år, med fyra olika medlemmar av familjen van Leeuwen som ägare. Femton män hann också med att föra befäl, innan fartyget såldes till Norge 1955. Den enda incident som går att hitta i Scheveningens hamnarkiv under den holländska tiden är ett fotografi som visar hur *Industrie* får hjälp med bogsering för att dras flott när hon strandat i hamnbassängen i Scheveningen.



SCH 245 *Industrie*, strandad i Scheveningens hamn. Fotograf: Okänd

För att få mer uppgifter tar jag färjan till Norsk Maritim Museum på Bygdøy. Biblioteket har alla årgångar av Norges Skipsliste "Flaggboka" där det går att följa alla byten av ägare, namn och hemmahamn. Tonnageförändringar visar när skutan förlängts eller byggts om på andra sätt. Då SCH 245 *Industrie* först kom till Norge 1955 döptes hon om till *Hidra* och hann sedan med att heta *Mostring*, *Modell* och *Laredo* innan hon blev *Legend*. Vad fartyget användes till får jag dock veta mer om först när jag i Stockholm plockar ner "Fraktenäringen tillbaka till klipporna" från min bokhylla.

FAKTA BLUE FLAG SCHEME

Alla besättningsmedlemmar på fartyg som anslutit sig till Training International's

Blue Flag Scheme

förväntas arbeta för en bättre miljö.



- Never throw anything over-board, whether at sea or in port unless on a long distance passage and your vessel's waste management plan has been approved.
- Do not release to let water into the sea in near coastal waters and sensitive areas (for vessels without black water holding tanks).
- Use, and promote the use of recycling facilities ashore.
- Do not buy or use objects made from protected species or from archeological underwater findings.
- Encourage others to take care of our marine environment while on board and at all other times.

De briggar som deltar är **Legend**, nederländska **Mercedes** och tjeckiska **La Grace**. Två svenska fartyg är med i **Blue Flag Scheme** – barken **Gunilla** och ost-indiefararen **Götheborg**.



Laredo, senare Legend på 1990-talet.
Fotograf: Okänd

Här berättas historien om de första 22 åren i Norge. *Hidra* blev i Flekkefjord riggad som galeas samtidigt som den 2-cylindriga tändkulemotorn av märket Industrie behölls. Under flera år bedrev hon islandsfiske som var så framgångsrikt att hon 1957 fick en kraftigare maskin och byggdes om till fiske med ringnot. Så småningom började *Hidra* gå med frakt av fisk, konstgödsel, cement och metallskrot, till hamnar som Göteborg, Oslo, Köpenhamn och olika ställen i Skottland. I början av oljeäventyret på Nordsjön användes hon som standbyfartyg – oljeriggarnas räddningsskuta och vakthund.

På olika sätt anpassade sig den gamla Scheveningenloggern till tidens olika krav – så även idag då hon förvandlats till en brigg med en färgstark historia.

Nöjda gäster kommer tillbaka

Det är lätt att förstå att många gäster gärna återvänder till briggen. Här har genom åren ett flertal företagsledare, tillsammans med anställda och kunder, diplomater, politiker och artister, lika kända i Norge som okända i Sverige, passerat revy. *Legends* rymliga, smakfullt inredda aktersalong är säkert en av

flera orsaker. Blankfernissat trä, med detaljer som infällda kompassrosor, mässingslyktor och fotografier av norska 1800-talsbriggar på skotten skapar en utpräglad maritim miljö. Ett mycket välfyllt skeppsbibliotek bidrar också till trivseln. Många av de som varit ombord minns synen av ett sakta förbiglidande Oslo genom de runda fartygsventilerna. Det är ofta levande musik eller annan underhållning ombord. Pierre de Leon har valt cateringföretag med omsorg, och på *Legend* används alltid porslin, metallbestick och riktiga glas, samtidigt som flera av de andra fartygen vid Akers brygge fördrar papptallriker och plastmuggar. Även i chartervärldens kamp för tillvaron gäller det att ligga ett snäpp över konkurrenterna, och *Legend* har valt att satsa på kvalitet.

Renare miljö med Blue Flag Scheme

Med åren har Pierre de Leon rotat sig alltmer i Norge, där han bor med sin hustru Rebekka, sonen Lucas 9, och dottern Charley 3½. Barnen har bidragit till ett växande engagemang för Oslofjordens miljö och *Legend* var det första norska fartyg som ingick i Sail Training International's "Blue Flag Scheme", ett program för att aktivt kämpa för en förbättrad maritim miljö. Senare har även fullriggarna *Sørlandet* och *Christian Radich*, samt barken *Statsraad Lehmkuhl* anslutit sig. Briggen *Legend* används på olika sätt för att värna om en förbättrad miljö. Ekologisk dieselolja är en självklarhet. Pierre tror att flera fartyg kommer att öka sitt miljömedvetande och hoppas också att Oslo kommer att utses till Europas "gröna huvudstad" 2016.

Historia, myter och framtidsdrömmar

Mitt inne i den norska huvudstaden vävs den mer prosaiska och den esoteriska historien om ett fartyg ihop till en berättelse, som på olika sätt skänker glädje till dem som vandrar på kajerna eller ger sig ut på en dagstur med briggen *Legend*. Så kommer det säkert att fortsätta, men under vilka former är oklart. Pierre de Leon håller nu på med en fullständig renovering av *Legends* rigg och letar efter någon som kan tillverka rår av stål. Vem vet – kanske kommer *Tre Kronor* om några år att segla sida vid sida med *Legend* i Tall Ships' Races!

När jag vänder mig om för att en sista gång titta noga på *Legend* före hemresan till Sverige, drabbas jag av nostalgi. Som före detta norrmän har jag en romantisk fantasi om att alla mina generationskamrater har läst och påverkats av författaren Aleksander Kielland. När jag ser *Legends* två rårigga-



Pierre de Leon, i *Legends* aktersalong. Fotograf: HGØ

de master teckna sig mot Oslofjorden, får jag samtidigt en inre bild av hur briggen *Familiens Haab*, som alla trott vara förlorad på Atlanten återvänder hem –

"Skipper Worse stod akterut vid kabytten. Der bläste en frisk nordenvind innover fjorden, og den gamle brigg kom glidende makelig for små seil." ... "Vi kommer sent – br. Kunsel! Men vi kommer godt!"

Sanningen är nog tyvärr att fler Oslo-bor idag förknippar ordet "brigg" med norskt lättöl än med segelfartyg. Men ändå – tänk om *Legend* och de andra briggar som seglar idag, genom sina historier kunde inspirera till ett fortsatt värnande om ett gemensamt kulturarv. Norrmännen skulle kunna ge Hardanger Fartøyvernssenter i uppdrag att bygga en replik av briggen *Statsraad Erichsen*, som seglade som skolfartyg i nästan 80 år, fram till 1937. Kanske kunde danskarna då bygga en ny *Lougen*, en av Danmarks mest berömda örlogsbrigg. Ett projekt för Finland vore att återskapa den finskbyggda briggen *Rurik* som under rysk flagg seglade jorden runt 1815-17. Liknande nybyggnader av briggar borde kunna genomföras i flera europeiska länder.

Det är ingen tvekan om att *Legend* är ett fartyg som sätter fart på fantasin! ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

* Termen schiboleetfunktion avser språkets förmåga att skilja mellan vänner och fiender, den egna gruppen från den andra.

BRIGGEN LEGEND

Byggt:	1915, Scheveningen, Nederländerna
Call sign:	LJAH
Tidigare namn:	SCH 245 Industrie, Hidra, Mostring Modell, Laredo
Längd:	LOA 40 m LWL 28,3 m
Bredd:	6,5 m
Djupgående:	2,9 m
Höjd:	31 m
Segelyta:	950 m ²
Maskin:	GM Detroit V-12, 360 hk
Besättning:	4-5
Passagerare:	100
Hemhamn:	Oslo
Rederi:	Legend AS (Aktieselskap)
Hemsida:	www.legend.no



Briggen Tre Kronor af Stockholm i hårt väder. Akvarell av illustratören Allan Palmer reproducerad i en segling till stöd för skuggskutan i The Tall Ships' Races 2013

Den perfekta jubileumsgåvan!

Känner du någon som fyller jämnt, går i pension eller på något sätt ska firas rejält? Då är reproduktionen av vår befälhavare Allan Palmers akvarell "Briggen Tre Kronor af Stockholm i hårt väder" den perfekta gåvan. I priset 5000 kronor ingår även en segling till ett värde av 1500 kronor samt ett års medlemskap i Föreningen. Överskottet går oavkortat till ungdomsplatser i årets The Tall Ships' Races.



FOTO: CECILIA MAGNUSSON

Mats Andersson använder gårdingöverhalaren.

Veckans händelse

KAPELLHOLMEN 28 MAJ. Förra veckan satte vi ledsegel för första gången. Denna vecka fick vi en gåva av Eskilstuna Värmeverk.

Vår gäst Vesa Hiltula blev satt som kvast-gast på fördäck för att dra ner fockens gårdingar under segelsättning, under första seglingen med Eskilstuna Värmeverk.

När sällskapet kom tillbaka för en andra segling överlämnade samme Vesa Hiltula en smidd båtsak, liknande båtshake som vi hädanefter kommer använda som gårdingöverhalare till focken. Skurborsten får vi använda till något annat. ■

/ELVIRA KOMAN, INTENDENT

Initiativet Hållbara Hav



Besök Initiativet Hållbara Hav

Lär dig mer om Initiativet Hållbara Hav. Hemsidan www.hallbarahav.nu är nu rejält uppdaterad. Inom kort kommer även en digital version av utställningen. Ämnena som behandlas är: På fritidsbåten – båtbottnfärg, Under solen – solskyddsmedel, I garderoben – kläder och På botten – skräp. Ämnena som påverkar Östersjön. ■ /PB

Segling på hög vetenskaplig nivå

En av årets första seglingar gjorde vi tillsammans med våra vänner från Stockholms universitet. Samarbetet med universitetet har varit en viktig del i framgångarna för Initiativet Hållbara Hav. Nu fick vi chansen att träffa en större grupp av forskare och representanter från universitetet och Östersjöcentrum.

Östersjöcentrum inrättades i början av året och är en sammanslagning av det internationella samarbetet Baltic Nest Institute, BNI och före detta Stockholms universitets marina forskningscentrum med Askölaboratoriet och som har en viktig uppgift att sprida kunskap om situationen i Östersjön.

Det blev en oerhört inspirerande segling som vi hoppas ska utmynna i flera intressanta samarbeten och även seglingar för medlemmar. ■

/STURE HAGLUND



FOTO: STURE HAGLUND

På bilden ses Kerstin Grönwall i samtal med Christoph Humborg, en av våra främsta experter på övergödningen i Östersjön. Christoph är dessutom vetenskaplig ledare för Stockholms universitets Östersjöcentrum.

Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

2 SEPTEMBER

Fiskköpare, sumpskeppare och
deras seglande sumpar

Lars G Soldéus berättar om fiskseglationen
förr i tiden.

7 OKTOBER

Vad gör en skeppstimmerman
när han inte bygger skepp?

Mattias Malmros, skeppstimmerman un-
der bygget av Stockholmsbriggen berättar
om spännande hantverksprojekt.

4 NOVEMBER

Episoder från Fregatten Eugénies
världsomsegling, 1851 - 1853

Christer Hägg, marinmålare, författare
och pensionerad kommandör berättar och
visar bilder.

2 DECEMBER

Skepp i flaska

Medlemmar ur Föreningen

Flaskskepparna visar film och berättar
hur det går till att bygga skepp och annat
i flaska.

Reservation för ändringar. Kommande
program kommer med e-post samt anslås på
www.briggentrekronor.se

Skribenter sökes

Briggenbladet behöver förstärkning!

Vi söker dig som vill göra en ideell insats
som skribent. Du ska helst ha erfarenhet
av jobb inom media även om det inte är
nödvändigt. Kanske du pluggar till jour-
nalist eller informatör och vill träna.

Du ska kunna skriva "på mått" och får
räkna med att kunna bli redigerad, vi job-
bar alltså som vilken vanlig redaktion som
helst. Vi är noggranna med språk och fakta-
granskning. Ofta krävs en del research
och flera intervjuer, även för ganska korta
texter. Vill du veta mer, hör av dig till:
per.bjorkdahl@briggentrekronor.se ■

/PER BJÖRKDAHL

Lotteridragning

Dragning har skett i lotteri anordnat av
Föreningen Briggen Tre Kronor 2013.

Vinst 1-6, presentkort värde 1000 kronor
utföll på följande nummer: Nr 33, 126,
541, 607, 743, 837. Vinst nr 7, tavla av C H
Friberg värde 700 kronor utföll på lottnummer:
721. Vinst 8-9, presentkort värde 500 kronor
utföll på följande nummer: 112, 825. ■

/ANNA-GRETA BJÖRKMAN



FOTO: STURE HAGLUND

Nya kojor i salongen

I våra hytter ombord har vi bara plats för 16 gäster utöver besättningen. Nu har vi beslutat
att utöka antalet sovplatser ombord med tio enklare monteringsbara kojor i salongen. **Stefan
Alvå** som är en av våra kompetenta jungmän har tagit på sig arbetet att sy dukarna som ska
utgöra kojernas botten. Stefan har arbetat som segelmakare på Gransegel men han har lärt
sy segel "på riktigt" ombord på *Ostindienfararen Götheborg*. Just nu läser han till en sjöbefäls-
examen klass VII. Seglat har han gjort sedan barnsben. När han var 17 år köpte han tillbaka
den båt som familjen hade när han var liten och renoverade den. En man med många talanger
med andra ord! ■

/STURE HAGLUND



FOTO: STURE HAGLUND

Vanessa förstärker fock

Vi har haft besök av segelsömmaren **Vanessa
McIntosh** som gjort ett par förstärkningar på
skothornet på focken. Ursprungligen kom-
mer Vanessa från Australien där hon arbe-
tade som dansare men på olika vägar ham-
nade hon i Stockholm där hon under flera år
dansade i Cullbergbaletten innan hon blev
segelsömmare. Dansare lägger mycket tid på
att laga och sy om sina skor så det finns fak-
tiskt en koppling mellan dans och segelsöm-
meri. Utöver segelsömmeriet så seglar hon
också den vackra kuttern *Deodar* tillsam-
mans med maken Thomas Hellström. ■

/STURE HAGLUND

Master till Motala Express

Under vintern har Korhan Koman
tillsammans med Rigruppen tillver-
kat två nya master till *Motala Express*
och den 24 maj var det dags för le-
verans. *Motala Express* kallades ju ti-
digare för Vätterns fånge eftersom
hon var för lång för att komma in i
slussarna. Från och med i år finns hon
dock i Stockholm på Strandvägen. För
att få ut henne tog man ett radikalt
grepp: Man kapade av förskeppet och
återmonterade det först när hon var
ute ur slussarna. Här är det bogserbå-
ten *Tom* från Marin & Haverikonsult
som hämtar masterna. ■

/SH



FOTO: STURE HAGLUND

Styrelsens nytillskott – två entusiaster!

Föreningens årsmöte den fjärde juni blev helt odramatiskt. Till mötesordförande valdes Rolf Wigström som svingade klubban rutinerat. Magnus Ström skötte dagordningen via datorn på lika rutinerat sätt. Efter genomgång av verksamhet och ekonomi var vi snabbt framme vid valen av ledamöter.

Fyra ledamöter hade ett års mandattid kvar: Rolf Wigström (ordförande), Magnus Ström, Carolina Foresti och Mats Andersson. Korhan Koman presenterade valberedningens förslag till omval (2 år) för Gunnar Karlberg, Per Björkdahl och Lisa Wermelin. Till suppleanter (1 år) föreslogs Linnea Sörenby (omval), Cajsa Henrikson (nyval) och Jan Söderhielm (nyval). Förslagen bifölls. Vidare utsågs Rolf och Per till föreningens representanter i bolagets styrelse.

Vid styrelsens konstituerande möte efter årsmötet utsåg styrelsen Magnus till vice ordförande, Carolina till sekreterare och Gunnar till kassör.

Vi låter de två nya i styrelsen presentera sig själva:



Cajsa Henrikson

Jag är uppvuxen i skärgårdskommunen Österåker norr om Stockholm och har alltid varit intresserad av hav och natur. Det intresset låg till grund för mitt val av gymnasieutbildning, naturvetenskap med inriktning marinbiologi vid Danderyds gymnasium.

Höstterminen, andra året på gymnasiet, tillbringade hela klassen ombord på segelfartyget *Vida*. Vi seglade från Stockholm till Västindien, via Europas kust ner till Kanarieöarna och Kap Verde-öarna, för att sedan korsa Atlanten. Utan att överdriva är denna segling det häftigaste jag har gjort. Under seglingen fick vi chansen att studera

det marina livet på skilda platser i världen. Mitt intresse för den marina miljön och för segling växte starkt under denna tid.

När det var dags att välja yrkesbana kändes det självklart att fortsätta på samma spår och valet föll på sjökaptensutbildningen på Chalmers i Göteborg. Jag kompletterade även denna utbildning med sjöfart- och logistikutbildning för att ha möjligheten att arbeta med sjöfart från land.

I sjökaptensprogrammet ingår tolv månaders fartygsförlagd utbildning för att få den sjötid som behövs för att få fartygsbefäl klass V. Under dessa praktikperioder har jag varit på fyra olika typer av fartyg i olika delar av världen.

Under studietiden var jag aktiv inom sektionsstyrelsen, som informationsansvarig. Vi arbetade mycket med att motverka sexuella trakasserier till sjöss. Sexuella trakasserier ombord förekommer tyvärr i alltför hög grad och är något även jag har varit utsatt för. Detta har gjort att jag många gånger har tvekat inför mitt yrkesval.

År 2010 startade jag tillsammans med två vänner företaget Ekocharter Vattenlimousin. Sedan 2011 erbjuder vi charter i eldrivna båtar för upp till 12 personer i Stockholms innerstad. Förutom intresset för sjöfart, hav och miljö har jag ett stort fotointresse och ägnar mycket av min lediga tid åt att fotografera.

Som medlem i styrelsen för Föreningen Briggen Tre Kronor hoppas jag kunna vara en tillgång genom mitt nätverk och mina erfarenheter.

Jan Söderhielm

Jag har sedan jungfruseglingen år 2008 arbetat som "ruttmästare" på Briggen Tre Kronor AB. Detta innebär att jag ansvarar för övergripande planering för fartyget, för publika seglingar och för att söka pengar för att kunna genomföra ungdomsseglingar. Våren 2013 sade jag upp mig från bolaget för att arbeta som informationsansvarig på PPS, som driver skolverksamhet för ungdo-



Jan Söderhielm är välkänd för många medlemmar efter sex år som bolagets ruttmästare.

mar. Men jag ville inte tappa kontakten med alla trevliga människor på och omkring *Tre Kronor*, och anmälde därför mitt intresse för att arbeta i föreningsstyrelsen.

Tidigare i livet har jag arbetat med marknadsföring inom detaljhandel, kultur, evenemang, sport, transporter och utbildning. Många gånger har mina arbetsuppgifter handlat om att utforma erbjudanden och bjuda in folk till att dela idéer och delta i evenemang.

Ett stort intresse sedan tonåren har varit seglarläger arrangerade av Ungdomsförbundet Sveriges Flotta. Tidigare var jag aktiv ute på lägerplatserna, och sedan 1995 sitter jag i styrelsen. Jag bor i Täby och har fru och tre barn. ■



Hampus Wallberg och Mikaela Boltenstern fick ta emot "Föreningens bederspris till årets ungdomsvolontär" - varsin kniv av Rolf Wigström. Att de blev två i år beror på att ingen utsågs förra året.