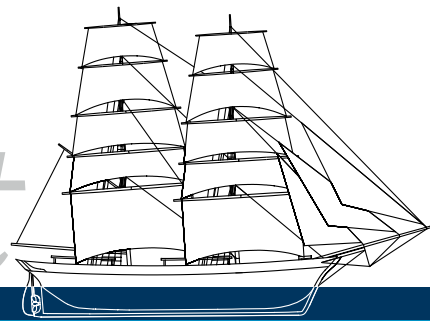




BRIGGEN TRE KRONOR

BRIGGEN *bladet*

Nummer 1 • Våren 2026 • Medlemstidning för Föreningen Briggen Tre Kronor



Snart är det vår!
Korta och långa
seglingar att boka
Segla som volontär!
Hulda
- barndomshem
och läromästare
af Wirsén
Den första
skeppsgosse-
briggen

På långsegling - till havs.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Snart är det vår!

Nu närmar vi oss årets segelsäsong och många saker ska komma på plats innan vi kan kasta loss! Just i dessa dagar inväntar vi svar från alla som vill segla med som besättning, läs mer om det på sidorna 4-5.

Alla seglar som volontärer, så den enda belöningen är att vi lagt upp en rolig seglingsrutt med flera långseglingar. Vi har ansträngt oss för att skapa en så spännande och lång säsong som möjligt, med många trevliga destinationer. Den hoppas jag är inspirerande! Gå in och titta på våra seglingar om ni inte redan gjort det!

Lyckas vi med att fylla årets gedigna program innebär det att ännu fler ungdomar kommer ut och seglar i år. Precis som tidigare år går varje krona som vi seglar in till driften och underhållet av fartyget. Det är också i driftskostnaden som kostnaden för ungdomsplatserna ligger. Det kan vara trevligt att tänka på för alla er som köper biljetter eller chartrar fartyget, att ni bidrar till ungdomsseglingar som är mycket uppskattade. Ni borde alla få ett diplom för insatsen! Skämt åsido, den riktiga belöningen är att ni får segla med de ungdomar som är ombord på just er segling. Det är en del

av lärandet, att våra ungdomar får instruera och leda arbetet ombord. Rent ekonomiskt gick det väldigt bra förra året, det blev ett litet överskott. Men för att säkra fartygets framtid vill vi ha lite större marginaler. Kom till årsmötet och hör mer om detta!

Förra året avslutade vi med att delta i **Saltkråkan race**. Det är en tävling där många av segelfartygen i Stockholm samlas för att avsluta segelsäsongen i vänskaplig anda. I år blåste det väldigt hårt och en kappsegling i det vädret innebär onödig belastning på fartyg och besättningar. Arrangörerna visade på gott sjömanskap och bestämde att fartygen skulle ligga kvar i naturhamnen. I stället fick alla besättningar gå runt och gästa varandras fartyg och knyta nya kontakter. Det är alltid lärorikt att se hur andra lägger upp sin verksamhet, och hur de olika fartygen ser ut både på och under däck! Det blev också tillfälle för lite tävlingar och andra aktiviteter i land. Dagen efter genomförde man en segeltävling på vägen hem, där man skulle passera ett antal punkter på fjärdarna i mellersta skärgården. Varje fartyg fick själva avgöra vilka positioner de ville pricka av på en viss utsatt tid. Det blev en succé! Det var också väldigt uppskattat att vi kom med **Tre Kronor!** Det gör vi om!

Väl mött ombord! ■

Korhan tillsammans med övriga styrelsen!
korhan.koman@briggentrekronor.se
Adminfrågor till: foreningen@briggentrekronor.se

Kallelse till årsmöte

Föreningen **Briggen Tre Kronor** kallar till årsmöte ombord på **Tre Kronor, Kastellholmen** Onsdagen den 15 april 2026, kl. 18.30.

Enligt stadgarna ska följande ärenden förekomma:

- Mötets öppnande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
- Val av två justeringsmän tillika rösträknare
- Fråga om föreningsårsmötet blivit i stadgeenlig ordning utlyst
- Fastställande av röstlängd
- Föredragning av styrelsens årsredovisning
- Föredragning av revisorernas berättelse
- Beslut om fastställande av resultat- och balansräkning
- Beslut om resultatdisposition
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna
- Val av föreningsordförande
- Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
- Val av revisor och revisorssuppleant
- Val av valberedning
- Fastställande av medlemsavgifter
- Motioner
- Föreningsårsmötet avslutas

Efter årsmötet bjuder vi på kaffe

Välkomna!

Underlag till beslutspunkterna finns tillgängliga på:
www.briggentrekronor.se > Föreningen senast 14 dagar före årsmötet.

Av administrativa skäl, vänligen anmäl dig via e-post till:

foreningen@briggentrekronor.se
eller på tel: 08-545 024 10.

Vid årsmötet kan endast av valberedningen föreslagna eller till valberedningen nominerade ledamöter väljas som ledamöter i föreningsstyrelsen.



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). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE OCH REDAKTÖR PER BJÖRKDAHL • E-POST: bladet@briggentrekronor.se
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • MEDLEMSKONTAKT: foreningen@briggentrekronor.se • 08-545 024 10
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Korta och långa seglingar att boka

Nu har vi fyllt på med flera härliga långseglingar över hav ända till mitten av augusti. Boka din segling med **Tre Kronor af Stockholm** direkt på vår hemsida: www.briggentrekronor.se

Som medlem har du **10 procent rabatt** på alla publika seglingar. Medlemsnumret är din rabattkod som anges i kassan.

14 respektive 15 maj, Nynäshamns gästhamn
Fyrsafari i ytterskärgården

Vi kastar loss och seglar ut i historiska farleder mot avlägsna fyrplatser. Tillsammans med vår guide **Jan Olsen** seglar vi runt mellan grynnor och landmärken samtidigt som vi får höra om farlederna, fyrplatserna och en och annan anekdot.

16 respektive 17 maj, Nynäshamns gästhamn
Vårfågelsafari

Vi sätter segel och kryssar tyst och stilla fram mellan kobbar och skär. Tillsammans med vår guide **Jan Olsen** seglar vi runt i den vackra ytterskärgården och ser hur långt våren har kommit. Ta med dig kikaren!

18-19 maj, Nynäshamns gästhamn
**Gotlandskryssning
Nynäshamn – Visby**

21-22 maj, Visby gästhamn
**Gotlandskryssning
Visby – Nynäshamn**

23 respektive 24 maj, Nynäshamns gästhamn
Örn- och Sälsafari



För priser och mer info, se:
www.briggentrekronor.se/segling
Reservation för ändringar

30 respektive 31 maj, Kastellholmen
Försommarsegling

9-11 juni, Kastellholmen
**Finlandskryssning
Stockholm – Åbo**

15-17 juni
**Finlandskryssning
Åbo – Norrtälje**

18-20 juni, Gräddö Gästhamn
Midsommarsegling i skärgården

27 juni, Stavnäs Vinterhamn
Sandhamn runt

28 juni, Stavnäs Vinterhamn
**Gotland runt
– ett stänk av kappsegling**

Heldags saltstänkt segling med kappseglingskänsla. Vi kastar loss, sätter segel och sätter kurs mot Sandhamn och starten av havskappseglingen Gotland runt. Väl till sjöss seglar vi dit vindarna bär i de vackra farvattnen runt Sandön samtidigt som vi njuter av god mat, gott sällskap och får en glimt av de startande båtarna.

29 juni – 2 juli, Stavnäs Vinterhamn
**Gotland runt – i lugn och ro
Stavnäs – Visby**

6 – 9 juli, Visby Gästhamn
**Upptäcktsfärd i
Östersjöns hemliga ö-värld,
Visby – Oskarshamn**

13-17 juli, Oskarshamn
**Svenska skärgårdspärlor – ö-luff
Oskarshamn – Nynäshamn**

20 – 24 juli, Nynäshamns gästhamn
**Äventyrssegling 16 – 21 år
Nynäshamn – Mariehamn**



3 – 7 augusti, Tallinns Sjöflyghamn
**Över Östersjön – havssegling
Tallinn – Norrtälje**

Välkommen ombord på briggen *Tre Kronor* för fem dagars seglingsäventyr där vi upplever riktig havssegling som den var förr. Efter påmönstring i Tallinn kastar vi loss och ger oss ut till havs. Seglatsen mot Norrtälje är en riktig havssegling på nästan 150 sjömil över öppet hav, eller ännu mer om vi väljer att gå någon av de gamla skärgårdslederna som bjuder på skiftande miljöer och många spännande möjligheter till stopp på vägen.

10 – 14 augusti, Norrtälje hamn Hamnplan
**Ålands hav – upptäcktsfärd
där skärgården slutar**

Ideell bemanning av fartyget

Segla som volontär!

Ska vi kunna segla Tre Kronor med föreningen som rederi är det många fler arbetsuppgifter som bara måste fungera jämfört med när vi var en stödförening. Förutom att fartyget ska vara sjövärdigt och helst vara i gott skick måste ekonomi, marknadsföring & försäljning, kommunikation, IT, planering med mera rulla på. Som många nog har uppmärksammat var ruttplaneringen delvis klar att marknadsföras på hemsidan redan före jul och är snart komplett för bokning. För att kunna segla måste vi dock ha en besättning.

Sedan vi bestämde oss för att vara ett rederi sommaren 2024 har vi nu seglat, en kort plus en hel säsong, med fartygets besättning som volontärer – alltså ideellt arbetande. Efter en styrelsekonferens och mycket räknande tillsatte styrelsen ett antal arbetsgrupper. Gruppen **Bemanning** skulle visa sig vara en riktigt saftig uppgift, som sedan rederistarten har letts av **Amanda Jansson**, som själv är matros och har seglat som sådan i närmare tio år nu. Till vardags arbetar hon som civilingenjör i Malmö.

Bemanningsgruppen består nu även av några timarvoderade personer med mycket god inblick i vad som krävs av besättningen. Gruppen ska i skrivande stund, inom kort, vara klara med säsongens bemanning. Senare under säsongen kommer det också att krävas mycket arbete för att fylla luckor då folk kan bli sjuka eller ändra om tider och så vidare. Det kan även tillkomma olika nya bokningar av fartyget...

Besättningens sammansättning

Tre Kronor är ett registrerat handelsfartyg som seglar i olika roller – så kallade farter. Fartyget måste alltid vara bemannat av en **säkerhetsbesättning** med behörigheter för olika uppgifter: befälhavare, styrman/män och matros. För att kunna segla behövs mera däcksbemanning – jungmän. Har vi passagerare behövs en intendent och kock. Tillsammans kallas det nyckelbesättning. Sedan kan det tillkomma elever som kan vara nybörjare och/eller befälselever. För att tillhöra besättningen krävs alltid som lägst ett **läkarintyg för sjöfolk** med ”unrestricted trade” – det gäller för två år i taget.

Säkerheten kommer alltid först

Säkerhetsbesättningen har utbildningar och certifikat – och mycket sjötid – på olika nivåer, där det lägsta certifikatet heter **Basic Safety**. Det är en utbildning som i korthet innehåller egenskydd, sjukvård, räddningstekniker och brandbekämpning – inklusive



Besättningen samlad på bryggan för genomgång efter man över bord-övning.

rökdykning. Basic Safety-certifikatet är internationellt och gäller i fem år, därefter måste det förlängas med en refresh-kurs vart femte år. Vid brand ombord är en styrman rökdykledare och måste därmed inneha certifikatet **Advanced firefighting** osv.

Vi seglar råseglare

Om du som läser detta är **sjöbefäl**, lägst klass VII, eller **matros** och är sugen på att segla i *Tre Kronors* säkerhetsbesättning så har du säkert koll på behörigheterna. Men, vi seglar som sagt en råseglare. Kanske du är sjöbefäl som har seglat lite ”fore-and-after” som skonare till exempel. Ja, då är det kanske möjligt att segla som ”lärstyrman” – sedan är det upp till befälhavaren att bedöma kunskaperna.

För matroserna gäller minst lättmatros-behörighet och sjötid i närfart på segelfartyg och helst råseglare. Samma sak här – det är upp till bemanningsgruppen och befälhavare att bedöma dig. En av matroserna ombord måste vara mer senior med gedigna kunskaper för att kunna vara bås – alltså båtsman, den som leder underhållsarbeten och sköter flera tekniska

system. Fartyget måste under gång alltid ha någon seglande i besättningen som är maskinbefäl. Säkerhetsbesättningen får resersättningar men ingen lön – däremot rolig sjötid i ett skönt gäng.

Intendenturavdelningen

När vi seglar med betalande passagerare – och helst alltid – behövs en **intendent** och en **kock** i besättningen. Intendenten kan kallas ”befäl under däck”. Uppgifterna är att hålla koll på bokningar, ta hand om passagerare, stötta kocken, handleda och arbetsleda jung-



”Backis” är en uppgift som roteras mellan jungmännen.

Besättningen är alla medlemmar i föreningen. Vill du också bli besättningsmedlem? Läs artikeln o mejla: bemanning@briggentrekronor.se



Att vara med och jobba med på- eller avriggning är det bra sätt att lära känna riggen.

männerna när dessa behövs för servering och stöttning av kocken, städning, tvätt – och inte minst när det kommer till säkerhet vid olika typer av nödsituationer. Dessutom sköta försäljning ombord och hålla igång sociala medier. Vana från restaurang eller hotell är en jättetillgång – då vet man när det är dags att ”lägga in turbon”.

När det kommer till kock brukar vi säga att det är den viktigaste personen ombord. Att laga mat i en liten – men välutrustad – byssa ombord och under gång dessutom, då krävs det energi och talang. Detta är den tuffaste uppgiften att fylla för bemanningsgruppen. Vi välkomnar numera även duktiga ”hobbykockar”. Men kraven när det kommer till livsmedelshandling och hygien måste alltid uppfyllas! Basic Safety är önskvärd men inte krav för båda, lägre medicinska krav på läkarintyget dock.

Segla som jungman

Du kan vara helt nybörjare eller van seglare, tjej eller kille, ung eller lite äldre och med olika sociala bakgrunder och utbildningar/yrken. Det viktiga är att du är sugen på att lära dig nya saker och inte är rädd för att det kan vara obekvämt. Ungefär som i vanligt men aktivt friluftsliv. Oavsett ålder och muskelmassa lär du dig snabbt tekniken att klara lite tyngre grejor och att tryggt klättra i riggen – vid vaktgång på lite längre seglingar

har vakten alltid klätterselen på och redo att till exempel beslå ett segel. Det innebär att du måste ha rimlig rörlighet för det!

Vi tar inga risker, matroserna och de mer erfarna lär dig att jobba på rätt sätt. Både höjdrädsla och sjösjuka är fullt möjligt att bemästra med lite träning och trix.

För jungmännen innebär jobbet inte bara segling utan även städning, hålla ordning, hjälpa gäster och inte minst – backis och ibland kockis – det roterar bland manskapet att sköta disk och till exempel frukostdukning med mera.

Jungmän som varit med ett tag ombord och som är väl förtrodda med segelhanteringen, ordrar, säkerhetsrutiner, bryggjänst som rorgångare och så vidare kallas **befarna jungman** – befäl bestämmer när. Som sådan får man gradvis mer självständigt ansvar och kan då delegeras av matroserna att delta i förtöjningsarbete och kanske sätta ett segel och så vidare. Befarna jungmän fyller viktiga funktioner som att ta över segelhantering vid till exempel larmet ”*Man över bord (övning)*” – som är en ofta återkommande övning, eller andra typer av larmsituationer. Vi ser gärna att de befarna jungmännen går Basic Safety-utbildningen och man får då själv söka anslag från t ex stiftelsen Stockholms sjömanshem för att täcka kostnaden.

Happy ship

För alla typer av fartyg krävs att besättningen är ett fungerande lag och alldeles särskilt på ett segelfartyg. Det innebär att alla bjuder till, vi är alla kamrater med respekt och omtanke. Vi seglar för att våra gäster ska få en oförglömligt fin upplevelse och vi ska ha roligt tillsammans.

Det kommer ibland att bli svettigt, jobbigt och skitigt. Disken kan upplevas oöverkomlig, sjögången besvärlig, kanske genant i skansen, obekvämt att purras 03:45 – vilket jag själv dock har som favorit. Tänk att få uppleva både soluppgången och solnedgången i 4-8 vakten, till sjöss, oavsett väder – det är lycka! ■

/PER BJÖRKDAHL

Bokanmälan

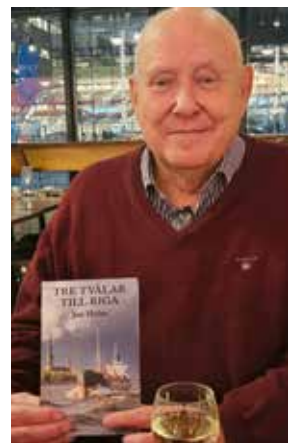
Tre tvålar till Riga

Varje människa bär på en historia, sägs det. Och många är vi som lockas till skrivarkurser och berättarseminarier. En som verkligen kommit till skott och skrivit en bok är **Jan Holm**. Janne är gammal briggenmedlem.

Hans medlemsnummer är så lågt att man inser att han varit med nästan från första början. Bland annat har han varit volontär vid bygget och aktiv i rigg-gruppen.

I boken, med titeln ”*Tre tvålar till Riga*”, berättar Janne om sina minnen av åren till sjöss, med en romantisk kärlekshistoria som röd tråd. ■ /KO

Boken kan beställas från, till exempel Adlibris, 99 kr, ISBN nr 978-91-985688-6-8



Medlemsvärvningstävling

Förstapriset i vår värvningstävling gick till **Göran Lundberg** som vann litografi av Björn Senneby föreställande *Tre Kronor af Stockholm* samt heldagssegling för två. Andrapriset gick till **Magnus Iversen** med diplom och halvdagssegling. Övriga vinnare är meddelade. ■ /PB



Kom ombord på Kulturnatt Stockholm

Vi återupptar deltagandet i Kulturnatten som har blivit ett populärt evenemang i Stockholm. Med start klockan 18:00 och ända fram till klockan 24:00 visar vi fartyget och vår riggverkstad.

Vi kommer att ha musik lite då och då under kvällen, vi visar film och har skeppslöppis, serverar sjömansfika och värmande soppa och mycket mer.

Välkommen ombord!

Kulturnatten ersätter vårt deltagande i båt-mässan **Allt för Sjön**, som vi efter mer än tjugo år med fina montrar, sätter på paus.

Anledningarna är flera; främst att Stockholmsmässan har höjt priserna rejält för de ideella organisationerna i ”Classic Boatsdelen” och att antalet besökare på senare år har minskat avsevärt, men även att det är ett betydande projekt att bemanna. ■ /PB

LITE TEKNISKT

Besättningen konfigureras på lite olika sätt beroende på typ av segling:

Om vi seglar t ex en heldagssegling i skärgården med betalande passagerare har vi en befälhavare, en styrman, två matrosar, intendent, kock, några befarna jungmän plus runt 4-5 jungmän, ibland fler. Kanske lite elever. Många kan då sova ombord, 3 befäl i kajutan, 10 manskap i skansen och resten i hytterna, 16 kojplatser. Intendent och kock sover nästan alltid i en 2-bäddshytt. Inga gäster i hytter.

”Långsegling” utmed kust med gäster. Inre fart eller närfart. Då går vi oftast i tvåvakt-system som kan vara fyra eller sex timmar, med samma bemanning men då har vi färre kojplatser till besättning. Befarna jungmän behövs till båda vakterna. Intendent och kock är ”dagmän” vid vaktgång.

Lämnar vi kust för ”överfart” med gäster blir det närfart och vi går med tre-vaktsystem – 4 timmar. Besättningen måste nu ha befälhavare, överstyrman och styrman samt 3 matrosar – en per vakt. Det blir nu ännu viktigare med befarna jungmän till varje vakt.

Som skolfartyg mönstrar vi eleverna och kan därmed fylla alla kojor samt ha häng- eller pullmankojor i salongen.

I exemplen ovan – det finns fler – går vi som **passagerarfartyg** ”inomskärs” och som **lastmotorfartyg** vid ”överfarter”, vilket då innebär max 12 passagerare.

Vi har även certifikat som **traditionsfartyg** vilket kräver lite lägre behörighetsnivåer, men då får vi inte ha betalande passagerare. Det kan gälla för t ex elevseglingar.

Hulda

- barndomshem och läromästare

Hulda är skutan som jag växte upp på, och bodde ombord på, ända fram till 2008. Det var genom att renovera Hulda på Beckholmen som jag lärde mig skeppsbyggeri.

Det var också på Beckholmen som många av de andra hantverkarna som byggde briggen skaffade sig den kunskap och erfarenhet som krävdes för att kunna bygga *Tre Kronor*. Det är sambandet mellan vår brigg och denna artikel om *Hulda* och Beckholmen.

Hulda, som byggdes 1905 på Sjötorps varv, köpte mina föräldrar 1965. Hon har nu varit i familjens ägo i över 60 år! Mina föräldrar inredde lastrummet till bostad, och förutom att bygga inredning, riggade de även upp henne till galeas och byggde ett däckshus. *Hulda* var från början en skonare utan maskin. Men 1925 fick hon sin första maskin på 15 hkr. Senare fick hon en starkare maskin och riggades ned i etapper, bland annat för att förenkla lasthanteringen, för att i slutet endast ha stödsegel på fockmasten.

Generationsbyte

Som barn såg jag gamla bilder på hur hon hade sett ut som skonare och drömde om att återställa henne till originalutseende. När jag tog över *Hulda* efter mina föräldrar påbörjades det arbetet, och tillsammans med mina syskon genomförde vi ett antal större arbeten. Vi rev styrhytten och rätade ut kölbukten, och när hon hade rak köl göt vi en armerad



Hulda, ståendes i torrdocka, i behov av omvårdnad.

betongbarlast för att hon skulle behålla formen. På det viset kunde vi längre fram dela upp renoveringarna och göra en sida i taget, utan att tappa skrovformen.

När jag träffade *Anna* fortsatte hon och jag arbetet tillsammans. Parallellt med att vi bildade familj, och våra barn växte upp ombord, genomförde vi många stora arbeten. Vi bytte hela styrbordsidan inklusive förstäven. Den bytte *Gustaf Dillner* det året i dockan. Därefter arbetade *Anna* och jag med att återställa skonarriggen. *Anna* hyvlade masten och när jag fortsatte med att tillverka salningen fortsatte hon med wirearbetena och sydde seglen. Vi har många gånger sågat virke av träd vi hittat i närområdet, och kindbackarna, lång- och tvärsalningar kom från en ask som stått i Drottningholmsparken nära teatern.

Sedan bytte vi babordsidan, följt av all garning och däck med däcksbalkar och waterbord. Efter det stora arbetet var vi tvungna att bygga en ny inredning. År 2004 bytte vi maskin, den gamla *Albin G62* blev utbytt mot en *Volvo Penta TMD 100*.

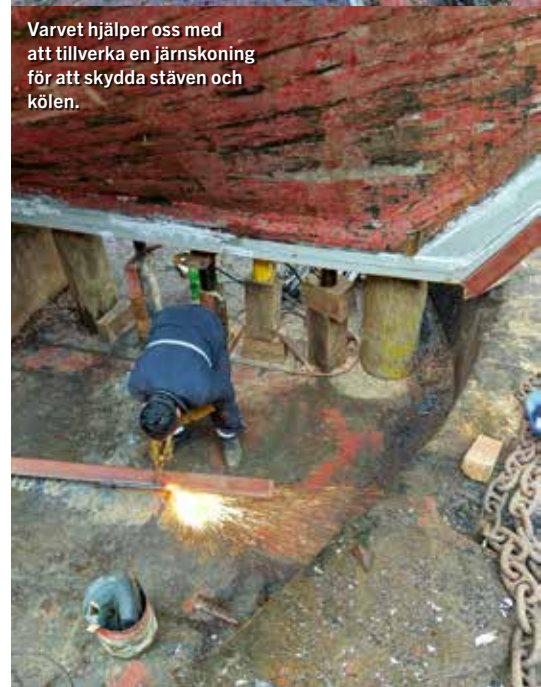
Hulda styr söderöver

År 2008 tog min bror *Ahmet* över fartyget för att genomföra en resa till Turkiet. Tanken var att visa de konstverk vår far *Ilhan Koman* skapat. Han var verksam i Sverige men blev också uppmärksam i Turkiet, varifrån han flyttat för att kunna utöva sitt konstnärskap utan politisk inblandning. Verken skulle ställas ut i 13 städer på vägen längs Europas kustländer, och resan skulle avslutas med en stor utställning i Istanbul.

Besättningen utgjordes bland annat av några ur briggens besättning, och *Allan* var befälhavare på flera etapper. Resan tog två somrar, eftersom vi låg stilla tre veckor i varje hamn för att ha utställning för allmänheten och dessutom workshops för barn och skolungdomar. Jag minns särskilt väl när vi var i Bordeaux och ett antal barn som läste matematik kom ombord och blev helt fascinerade



Stävföljaren som sågats av när ankaret gungat fram och tillbaka.



Varvet hjälper oss med att tillverka en järnskoning för att skydda stäven och kölen.

över de konstverk som Ilhan skapat, där han lekte med former och olika material för att sedan beskriva sambanden med matematiken.

Kvar i Medelhavet

Hulda har nu varit i Medelhavet några år och gjort ett antal resor. Bland annat har min dotter *Elvira* samlat några ur briggens besättning och varit nere på några arbets- och rustningsresor. Det har varit trevliga seglatser till lugna vikar där vi kunnat skrapa och måla kombinerat med strandhugg på olika öar. Ett gäng var nere tillsammans med Allan som skeppare, och tävlade i Bodrum cup, en kappsegling som avslutar seglingssäsongen för charterfartygen där nere.

De senaste fyra åren har det dock inte varit någon aktivitet på *Hulda*, och underhållet har blivit eftersatt. Därför togs hon in i en torrdocka på ett varv mitt inne i Istanbul. Likad-

ana dockor som är på Beckholmen, det är till och med svenska ingenjörer som varit nere och byggt dem, så det kändes nästan som hemma när man gick upp för de långa trapporna!

Jobb med familj och vänner

Sent i höstas åkte vi ned ett gäng från familjen och briggens besättning för att göra ett ryck. Och vilket ryck det blev! Vi fick väldigt mycket gjort. Några röjde på däck och inombords. Mycket skurande och städande. Ett annat gäng började med botten efter att varvpersonalen högtryckstvättat och fått bort ca 4 kubikmeter musslor. Vi skrapade och gjorde rent, fick laskarna drivna, sökte igenom näten och fick det drivet där det behövdes, därefter nåtade vi med Hempel 1000.

Efter det fick varvet sprutmåla botten med silverprimer och bottenfärg, medan vi försökte hålla oss undan så gott det gick.



Hulda flyter fint med Istanbul's silhuett i bakgrunden!



Carolina Boltstern från briggen målar akterspegeln.



John och Tarzan drar ut ankarkätting. De försöker inte dra Hulda ut ur dockan! Här ser man timmerluckan på styrbords bog.

Vidare blev friborden skrapade och målade. Relingarna, insidan brädgång, waterbord, skarndäck och taket på kajutan målades, nedgångar och kappar lackades. Ratten blev renskrapad och lackad. Hela däckets fick ett lager färg i ljus kulör, vilket är viktigt för då bränner inte solen så hårt. Rodret som rostast fast fick vi loss. Vi bytte fem meter lösköl i fören och de nedersta bitarna av stävföljaren, som behövde bytas för att ankaret hade blivit hängandes och sågat sig igenom den. Den består av hela tolv cm av ek!

Framtiden hägrar!

När vi dockade ut såg fartyget helt annorlunda ut, riktigt prydligt! Det märktes, för då började även varvpersonalen behandla henne som det fina fartyg hon är. Nästa steg blir nu att bestämma hur vi ska säkra hennes framtid. Ett första steg blir att hitta ett trevligt ställe där hon kan ligga, så att de som vill kan åka ned och hjälpa till med skötsel och så småningom även ta lite segelturer i kombination med underhållsarbetet. Förmodligen enklast om hon ligger i Grekland, som tillhör EU. På sikt kanske hon ska tas tillbaka till Sverige, men det får bli en senare fråga. Nu ska vi hitta formen för att bevara henne. Kanske det är dags att starta en förening även för *Hulda*! ■

/KORHAN KOMAN

Avsändare: Föreningen Briggen Tre Kronor
Örlogsvägen 11, Kastellholmen, 111 49 Stockholm

af Wirsén

Den första skeppsgosse- briggen

FAKTA AF WIRSÉN

Längd	17,2 m
Bredd	6,2 m
Djupgående	2,4 m
Deplacement	77 ton
Segelarea	296 m ²

Bilden på briggen af Wirsén är en av få som går att hitta i DigitaltMuseum. Den har Identifieringsnummer D 8850.

Skeppsgossekåren blev en fast institution redan 1685. I slutet av 1700-talet och början av 1800-talet beslöts, att de praktiska sjömanskapsövningarna skulle utökas i skeppsgossarnas utbildning. I början av 1820-talet avdelades särskilda fartyg för skeppsgossarnas övningar – så kallade exercisfartyg. Först 1845 byggdes byggdes den första briggen som enkom var avsedd som skeppsgossefartyg – af Wirsén.

Den första expeditionen med ett större antal skeppsgossar ombord genomfördes ombord på korvetten *Svalan* sommaren 1817. Erfarenheterna från nämnda expedition var inte speciellt goda. Anledningen uppgavs vara, att andra personkategorier än skeppsgossar utbildades ombord samtidigt.

År 1819 rustades för skeppsgossarnas utbildning ett speciellt fartyg, skonerten *Diana*, byggd 1776. Fartyget var först skonerttriggat, men riggades om till brigg för att få fler råsegel med syfte att effektivisera utbildningen. Ombord fanns samtidigt 32 ordinarie skeppsgossar. Utbildningen genomfördes i början i princip som dagsseglingar.

Decennierna därefter tillkom flera fartyg där flera byggdes om från skonorter till briggar. Även briggen *Vänta litet*, som vi berättar

de om i förra numret, fick avsluta sin aktiva tjänst som skeppsgossefartyg.

Den lilla briggen af Wirsén blev det första fartyget att byggas speciellt för utbildning av skeppsgossar. Fartyget byggdes i Stockholm och sjösattes 1843. Det var ett litet fartyg, 17,2 meter långt, att jämföras med *Vänta litet* som var 27,6 meter lång. Trots sin ringa storlek bestyckades af Wirsén med två trepundskanoner och sex enpundskanoner. Fartyget fick i Flottan smeknamnet "Wir-san" – kanske med tanke på storleken.

Briggen var till 1858 stationerad i Stockholm och därefter Karlskrona där hon seglade i den så kallade skeppsgosseavdelningen. År 1854, vid konflikten mellan England och Ryssland under Krimkriget, bland annat vid anfallet av Bomarsund på Åland, var af Wirsén rustad för neutralitetsvakt. Fartyget utförde

bevakningsuppdrag i skärgårdsområdet runt Vaxholm. Då fartyget utrangerades 1881 ersattes det av briggen *Gladan*. af Wirsén högs upp i Gamla Dockan i Karlskrona 1884. ■

/PER BJÖRKDAHL

FLOTTANS BRIGGAR

Den svenska flottan hade under 1700-talet och 1800-talet ett relativt stort antal briggar fördelade på Örlogsflottan med bas i Karlskrona, och Skärgårdsflottan med huvudbaser i Stockholm och Sveaborg i Finland (fram till 1809). Några av dessa var: *Svalan* (1797), *Vänta litet* (1803), *af Wirsén* (1845), *Nordenskjöld* (1845), *Gladan* (1857), *Falken* (1877), *Skirner* (1867), *Snappopp* (1858) med flera. Från 1860-80-talet användes de återstående briggar som övningsfartyg för skeppsgossekåren - en rekryteringsväg för obemedlade pojkar till tjänst i flottan som manskap och lägre befäl. (Sjösättningsår inom parantes)