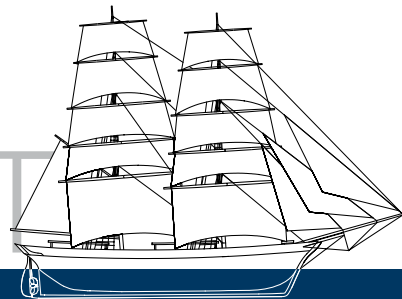


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2011



Hej Hylje! Hej säl!



Sälen Hope som utkik på fördäck.

FOTO: HANS-GUNNAR ØVERENG



Vi vill bli fler!

När vårt stilsiga fartyg byggdes, fick föreningen många medlemmar som ville vara med och stödja briggbygget. Det var också spännande att se fartyget växa fram, steg för steg. Varje gång man som medlem eller aktieägare besökte Skeppsholmen, blev man stolt och glad.

När *Tre Kronor af Stockholm* var färdigbyggd och skulle börja segla började vår förening tappa medlemmar. När vi gick ut med enkäter och frågade varför fick vi ofta svar som "jag ville stötta själva bygget" och "nu är hon ju färdig".

Men föreningen Briggen Tre Kronor behöver finnas, växa och vara stark även nu och i framtiden! Dels som bolagets största enskilda aktieägare, dels som aktivt stöd i allt arbete som krävs för att segla och underhålla ett segelfartyg av briggens kaliber. Och förstås, inte minst, vara en mötesplats för människor med intresse för segelfartyg och att hålla en marin tradition levande.

Våra frivillig-grupper, som Öppet skepp, rigg-gruppen och besättningsvolontärerna, gör ovärderliga insatser för briggen. Vi ser gärna flera sådana grupper i framtiden, kom gärna med förslag till: styrelsen@briggentrekronor.se.

I år har *Tre Kronor* förlängt seglingssäsongen till in i november, med de fantastiskt lyckade örn- och sälsafari-seglingarna som utgår från havsbandet. Det här är ett koncept som vi hoppas att briggen kan fortsätta med, eftersom det ger möjlighet till utskärgårdssegling utan att behöva börja med transportsträckan Stockholm-Vaxholm. Vi har också haft turen att se både havsörn och säl vid så gott som alla seglingar!

Vid flera seglingar i år har våra medlemmar erbjudits rejäla rabatter, som tack för alla de år som föreningens medlemmar har stöttat briggprojektet med generösa lån och bidrag. Dessa rabatter kommer att fortsätta framöver, så nyttan av att vara medlem i föreningen Briggen Tre Kronor bara ökar.

Om du har en god vän eller två som du tror kan vara intresserad av att gå med, ta med honom eller henne på en Briggmåndag och presentera vår förening. Låt oss hjälpas åt att bli flera som stödjer världens vackraste och mest välbyggda briggar!

ROLF WIGSTRÖM

Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



Filip Eliasson och Lars "Ulven" Olväng ska just klippa till en kopparplåt.

80 kvadratmeter kopparplåt på plats

Snabbt, effektivt och proffsigt – det är facit efter dockningen i oktober. Besättningen har med fin uppslutning av besättningsvolontärer och rigg- och underhållsgruppen utfört ett stort jobb med kopparförhyndning av vattenlinjen. Även Öppet-skeppgruppen har stöttat med hjälp i byssan.

Det är runt 3600 hål som har borrats och 4500 kopparspikar som har slagits in för att fästa de en meter höga en-millimeters kopparplåtarna. Förutom att skydda vattenlinjen mot is minskar kopparplåtarna också målningsytan med 80 m².

– Fartyget är i mycket gott skick. Det finns inget behov av drevning trots att vi har seglat i grov sjö ett flertal gånger, säger Korhan Koman. ■
TEXT: PER BJÖRKDAHL



Björn Mellström skrapar rent beslagen som håller slitkölen före rostskyddsmålning.



Matros Filip Eliasson formar kopparplåten på rodet.



Ett fyrtiotal av våra mycket aktiva föreningsvolontärer fick uppleva lika många sälar under den säsong avslutande belgen 5-6:e november. En fantastisk naturupplevelse för att inte tala om själva seglingsupplevelsen.



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



Hej säl!

– Hope och andra djur ombord

De historier som sjömän sprider i skansar och på hamnkrogar handlar inte bara om fartyg, segling, stormar och exotiska ställen. Djur ombord har det också berättats om ända sedan en sexhundraårig gubbe i tidernas begynnelse kajkade runt i mer än ett år med sju släktingar som besättning och hundratusentals djur i lastrummen. Skrönan om Noak är svårslagen, men det brukar inte dröja länge ombord innan någon börjar tala om delfiner, maneter, sköldpaddor, fiskar som fångats, fåglar som slagit sig ner på fartyg, skeppshundar eller andra sällskapsdjur. Ingen av oss som mönstrade på *Tre Kronor af Stockholm* för att segla till Åbo hade dock någon aning om vilka nya djurupplevelser den här seglingen skulle bjuda på.

”Snart var luckorna bräckta och upp kom många djur ”

Segelfartyg runt om i världen är fulla av referenser till djur. Här kan det finnas kölsvin, eselhuvud, hundsvott och bull's-eyes. En stampdävert kan kallas dolphin striker eller hajspidser. Nockperten kallas på engelska flemish horse – listan kan göras ganska lång.

Levande djur är också vanliga ibland till glädje, ibland till besvär. Ombord på barken *Europa* tyckte vi om såväl tygapan Desmond som skeppshundarna Gander och Sirius, friskska schipperkes – den förra med förmågan att upptäcka valar och delfiner tidigare än någon av människorna ombord. På norska skutan *Anna Rosa*, blev till och med kackerlackorna besättningens sällskapsdjur under en lång Stilla-havssegling.

Mindre uppskattad var skeppskatten på Vänergaleasen *Mina*. Enligt Anna-Lena Engvall klättrade den av och till ut på bomnocken där den satte igång att yla med en sådan dödsångest att någon var tvungen att rädda den. Väl nere på däck med en sönderklöst livräddare bredvid sig dröjde det bara några minuter innan katten var ute på bommen igen, med ett ännu värre vrål.

Historierna om djur ombord innehåller det mesta. När rederichefen Korhan Koman



Hope står utekik när *Tre Kronor* seglar över Ålands hav.

Foto: HGØ

ramlar i sjön, efter att försökt hämta ner skeppskakaduan Lisa från det träd hon flaxar upp i efter ett av alla sina försök att rymma från skonaren *Hulda*, blir det en rolig historia. När skepparen Ib Bergströms barndomskatt Plums försvinner med just ett sådant blir det djup tragedi. Men för det mesta går det bra.

Högdjuren i Pansio

Några djur ombord hade vi dock inte när *Tre Kronor* natten till den 19:e september låg vaktad av finska marinen vid örlogsbasen Pansio, utanför Åbo, men på morgonen kom flera limousiner eskorterade av polisbilar med blåljusen på. Kronprinsessan Victoria med gemål välkomnades ombord av skepparen Allan Palmer. Detsamma gällde den karavan av dignitärer och högdjur från Åbo, som snabbt försvann under däck. Föga anade vi då att vi snart skulle få ombord ett djur som vi inte ens kunnat fantisera om.

Under maskingång in mot staden passade ungdomarna Paulina Roswall och Zebylon Winter från Nacka Mediegymnasium på att intervjua Victoria och Daniel. Filmade gjorde Dewan Myrza samt Erika Nordh och Pedro Ordenes var med som lärare. Samtalet handlade om arbetet för att rädda Östersjön. Victoria visade sitt intresse genom att själv ställa många frågor.

Ett engagemang för miljön visade också äventyraren Oskar Kihlberg som, efter att i tretton dagar ha rott från Stockholm, an-



Kronprinsessan Victoria och prins Daniel intervjues av Erika Nordh och Zebylon Winter från Nacka Mediegymnasium. Se hela filmen på www.briggentrekronor.se.

lände till Åbo samtidigt som *Tre Kronor*. Roddturen skedde i samarbete med Stockholms Universitet och syftade till att propagera för ett nytt forskningsfartyg för Östersjön.

I land riktades dock all uppmärksamhet mot kronprinsessan och prinsen som hälsades välkomna till Åbo av ett truligt litet barn i nationaldräkt. En blåfrusen, regnblöt och plyschklädd barnkör, iförd diverse muminkostymer exekverade sången ”Pa-papa-pa-papa-pa-papa-paa-paa, ma-mama-ma-mama-ma-mama-maa-maa, en sån som Mooominn”. Folk applåderade och viftade med små svenska flaggor. På *Tre Kronor* kom allt snart tillbaka i de vanliga rutiner, men iland vidtog ett hektiskt program, som inleddes med att Åbo stad överlämnade en gåva till kronprinsessparet – en staty av en säl. Nu pratar vi inte om en statyett, ►

Hej säl!, fortsättning

som skulle kunna användas som brevpres på slottet, utan en två meter hög glasfiberkonstruktion som ser ut som ett mellanting mellan Mårran och en stor valross och kräver fyra man för att lyftas.

Sälen fick stå kvar utanför sjöfartsmuseet Forum Marinum, där programmet fortsatte med ett seminarium om Östersjön organiserat av Baltic Sea Action Group. Lunch intogs i kaptenssalongen på fullriggaren *Suomen Joutsen*. Under eftermiddagen besöktes en Carl Larssonutställning på Åbo konstmuseum. På kvällen blev det mera konst, nu på Åbo Slott där Victoria och Daniel fick se målningen "Hertig Karl, skymfande Klas Flemings lik". Efter denna muntration bjöd Åbo sina gäster på en festsupé i Kungens sal.

Under denna händelserika dag stod sälen kvar utanför Forum Marinums entré och stirrade vemodigt in i höstmörkret.

Vi lär känna en säl

Vem kan motstå ett par vädjande mörka sälögon? Företag som Greenpeace har enligt filosofin "survival of the cutest" dragit in mångmiljonbelopp med sina affischer på storögda sälar. Och visst – vi faller också för de svarta ögonens charm. Utan att veta något om varför sälen står utanför museet, vad den heter, vem som har gjort den eller vem den tillhör, börjar flera i besättningen gå och titta på skulpturen och de andra sälar vi börjar upptäcka här och var i Åbo.

Förklaringen till skulpturerna kommer när en kvinna på kajen frågar om vi kan tänka oss att transportera en av dem till Stockholm. Camilla Hackman, som hon heter, berättar samtidigt att sälen utanför museet heter "Hope" och att den numera tillhör kronprinsessan Victoria.

Camilla Hackman berättar om Hej Hylje!

Det började med några lejon i Zürich 1986 och blev en världssuccé när Walter och Pascal Knapp, 1998, i samma stad började tillverka ett stort antal glasfiberkor, som sedan dekorerades av olika konstnärer. Kossorna ställdes ut i staden och såldes sedan. Pengarna gick till välgörande ändamål. Sedan dess har "cow parade" spridit sig till alla världsdelar och korna har hittills invaderat 76 städer. I Stockholm dök de upp 2004. Idén har spridit sig ytterligare och städer har fyllts med grisar, gorillor, noshörningar, elefanter, pingviner och många andra djur och föremål.

Camilla Hackman berättar att hon fick idén till en sälparad för ungefär ett år sedan, då hon tänkte på Åbos blivande roll som kulturhuvudstad. Hennes engagemang för Skärgårdshavets och Östersjöns miljö kommer från egna erfarenheter av segling och skärgårdsboende på somrarna. På bara ett år lyckades hon dra igång projektet Hej

Hylje! (Hej Säl!). Hon kontaktade den internationellt kände formgivaren Stefan Lindfors, som skapade grundformen – en säl som vilar på sina labbar, med en halv fisk hängande ut genom munnen. Ett fyrtiotal Åbokonsnärer har sedan dekorerat var sin säl, som efter sex veckor ute i staden, säljs på auktion. Av inkomsten från försäljningen går 50% till Skyddsfonden för Skärgårdshavet, 20% till de medverkande konstnärerna och resten till dokumentering av projektet. Hej Hylje! har fått pengar av ett trettiotal företag.

Cirkus ombord

Min första erfarenhet av djurtransport var när jag i november 1974 följde med coastern *St Rognvald* från Lerwick till Kirkwall. Det fanns inga lediga hytter, men plats för en sovsäck på durken i mässen. En nordostlig storm höll på att bedarra men det gick fortfarande hög sjö och jag kanade runt hela natten och vaknade med en ansenlig samling blåmärken. Att det fanns de som haft det värre insåg jag när en kätte med får vinschades upp ur lastrummet. Av de ängsligt bråkande individer som lyfts ombord på Shetland återstod nu en håglös massa av hoptovat ull där fåren enbart lyckades hålla sig stående genom att vara hopklibbade med varandra. Efter den resan har jag inte sökt mig till fartyg som transporterar djur.

Ganska exakt 21 år senare var vi en trött besättning på fraktfartyget *m/s Haväng*, chartrat av "Ship to Bosnia" som låg i Split i Kroatien. Vi hade lossat 108 containrar och en brandbil som skulle upp till Sarajevo Tuzla och Lipnica och väntade nu på order. Det uppstod ett rykte om att vi skulle till Tunis för att lasta in en cirkus på väg till Marseille. Alla såg fram emot detta nya äventyr, tills redaren Anders Nilsson ringde från Simrishamn och skrek "- Det är tillräckligt med cirkus ombord ändå!!!". Sedan gick vi på läppen till Siracusa på Sicilien där vi lastade manganit med destination Avilés och Pasajes i Asturien och Baskien och vi lärde oss alla att det inte är matroserna som bestämmer vad fartyget skall frakta.

Kapten Ib mönstrar på sälen Hope

Efter att ha träffat Camilla Hackman ett par minuter bestämde sig vår nypåmönstrade skeppare Ib Bergström för att en sältransport över Ålands hav verkade vara ett var ett lustigt och engagerande uppdrag och försäkrade konstnärinnan att det här skulle bli roligt både för sälen "Hope" och *Tre Kronors* besättning.

Foto: HGQ



Besättningsmedlemmarna Amanda Högdén, Filip Eliasson och Jens Agger bekantar sig med sälen Hope, utanför Forum Marinum.

Med tanke på att vår förlaga briggen *Gladan* på 1800-talet lyckades frakta en 22 ton tung järnklump från Disköen till Stockholm, verkade en sältransport över Ålands hav vara rena barnleken. Efter diverse mätande, baxande och lyftande stod det klart att "Hope" skulle bli tvungen att segla som däckspassagerare. Sakta började insikten om att vi hade ett stort djur som reskamrat sjunka in.

Havsörnar och andra fåglar

Vi går för maskin mot Mariehamn genom ett skärgårdshav som, fränsett färjorna och ett och annat fraktfartyg, är helt tomt på fartyg. Vi ser inga sälar förutom Hope, som ständigt håller utkik från fördäck. Gråsäl är annars fortfarande vanlig, men antalet vikare har uppskattats till högst 300 i hela Skärgårdshavet. Sjöfåglarna och en och annan havsörn visar att det fortfarande finns liv i vattnet. Örnarna håller sig på respektfyllt avstånd, kanske förbryllade av den vita varelsen på *Tre Kronors* fördäck. Mina tankar vandrar till andra fåglar.

I juli 1997 ligger vi i Aberdeen med Hardangerjakten *Anna Kristina*. Allan Palmer är skeppare och själv har jag varit ombord några månader som matros. Vi skall segla till Trondheim i Tall Ships Race. Hundratusentals besökare på kajerna och dussintals fartyg som är större än *Anna Kristina*, men det blir ändå vi som hamnar på första sidan i en av morgontidningarna. Styrmannen Salo van der Vooren och några andra i besättningen har fiskat upp en mås med bruten vinge ur hamnbassängen – borstat av honom och döpt honom till "Fred"! Fler än hundra stora segelfartyg överstiger journalisternas kognitiva förmåga, men en skadad "Fred the Seagull" får deras pennor att glöda. Både måsen och Salo har fått mer än sina femton minuter av berömmelse när startskottet för kappseglingen går. Skandinaverna ombord undrar om Norge verkligen behöver ytterligare en mås, men större delen av besättningen har nu förvand-

lats till djurskötare, som inte lyssnar till rationella argument. Det är inte första gången vi har djur ombord. I mars 1983 seglade vi från Harlingen mot Stavanger då en envis nordvästvind fick två spovar, en bofink, en koltrast och en duva att nödlända i snöslasket på däck, där de stannade tills vi gjorde ett tillfälligt stopp på Hidra. Det är dock stor skillnad på att ta hand om utmattade liftare och att frivilligt ta på sig ansvaret för en individ vars främsta talang tycks vara att täcka däck med avföring.

Vissa djur blir allas kelgrisar, men ibland är meningarna delade. Redan vid ett av sina första flygförsök på Fjellværøy, utanför Trondheimsfjorden, blev Fred uppvänt av en havsörn. Holländarna på *Anna Kristina* sörjde, medans skandinaverna nog tyckte att han äntligen hade hittat sin rätta plats i näringskedjan.

Olle Strandberg och Sue Ellen

Inga havsörnar, men flera andra sjöfåglar ses över skären vid Rödhamn. Det var här som Janne Mansnerus, Allan Palmer och Olle Strandberg i början på nittioalet träffades på ett fackföreningsmöte för skutfolk. Tanken på att bygga en brigg i Stockholm föddes i den åländska skärgården.

Olle Strandbergs betydelse för *Tre Kronor* skall här inte beskrivas ytterligare däremot hans intresse för djur, som väcktes redan då han som skolgosse fick en ozelotunge av sin far, som varit på resa i Sydamerika. Olle väckte viss uppmärksamhet då han varje dag rastade sin svartfläckiga vän i Humlegården. Det gick bra ända till den dag ozeloten flög på och bet huvudet av en liten knähund från Östermalm. Ozeloten hamnade på Skansen och Olle gick senare till sjöss och drog historien då han var andrestyrman på *Stove Friend*, en bulklastare på 46.000 ton, för Claes Stenestad som då var kapten. Claes seglade flera år med Olle och har många

gångar berättat vad som hände då de 1983 låg nära Alicante och lastade kalk till Baton Rouge.

Det var karneval iland men istället för tjurrustring eller tomatkrig firade spanjorerna denna gång med försäljning av levande kycklingar doppade i målarfärg. Olle var i land och impulsköpte en bukett med en röd, en grön och en blå och stoppade dem innanför skjortan. När de började tömma sina tarmar var det inte lika kul. Två kycklingar gavs genast bort till ett litet barn, men den blå fick följa med ombord. Där gav Olle bort den till telegrafistens fru, som den genast präglades på. Kycklingen följde henne sedan överallt. Den döptes till Sue Ellen efter JR Ewings fru i teveserien Dallas och fick behålla namnet även efter det konstaterats att han var en tupp.

Sue Ellen blev fartygets maskot och var ombord i ett halvår. Sista resan han var med på gick från Chile runt Kap Horn och vidare förbi Goda Hoppsudden. Mellan Madagaskar och afrikanska fastlandet stod Sue Ellen en dag på relingen, när stewarden plötsligt ropade ”– Flyg, flyg, flyg! – Du är en örn!!”. Sagt och gjort – Sue Ellen tog ett kliv framåt och föll – rakt ner i Moçambiquekanalen. Under några sekunder syntes en tuppkam i det virvlande kölvattnet. Sedan var Sue Ellen borta.

Hunden som försvann

Det är inte alltid djur försvinner från fartyg genom olyckshändelse. En gång låg vi i Mariehamn med Haninge kommuns skuta Ariel. Där träffade vi dåvarande intendenten på *Pommern*, Jyrki Abrahamson, som berättade om hur illa besättningen behandlades då fartyget fortfarande var tyskt. Matransonerna var små och när det började snattas korv ur stewardens förråd, drogs de ner till svältgränsen. Sjömännen kände sig orättvist behandlade och ingen ville erkänna stölderna. Manskaret började i hemlighet hålla vakt för att avslöja tjuven. Denne visade sig vara ingen mindre än skepparens hund! Den kollektiva ilskan över förhållandena ombord resulterade i att den stackars jucken en natt fick en koffernagel av järn bunden runt halsen, för att sedan diskret förpassas överbord. Detta ledde inte till några förbättringar

När *Tre Kronor* nu kom till kaj i Mariehamns Sjökvarter var det inget tal om hundar. Sälén Hope uppmärksammades dock av alla förbipasserande och önskades lycka till på den fortsatta färden mot Stockholm.



FOTO: JOEL LEHTINEN OCH ANTTI-PEKKA JASU

Hej Hylje! – 12 av totalt 40 sälar.

Konstnärer: 1. Tonja Goldblatt, 2. Sanna Peuri och Minna-Maja Lappalainen, 3. Kaarina Salmi, 4. Benjamin Orlov, 5. Hertta Kiiski, 6. Anu Halmesmaa, 7. Kimmo Ojaniemi, 8. Saija Hairo, 9. KUI design, 10. Matti Helenius, 11. Ville Laaksonen, 12. Sinikka Mäki-Lertola.

Det mest effektiva medlet mot sjösjuka

På lördagen den 24:e september lämnar vi Mariehamn, med Sälén Hope stadigt surrad, skyddad av en filt runt axlarna för att inte färgen skulle skavas av. Sälén som representant för *Hej Hylje!*, soligt väder och alla vindkraftverken vid Nyhamn i full gång, markerade en bra start på en snabb och bekväm segling över Ålands hav. Glasfiberdjur har en unik motståndskraft mot sjösjuka så det fanns ingen risk att vi skulle behöva använda samma metoder som vid andra djurtransporter.

I november 1995 ligger vi i Scandiamhamnen Göteborg med *Haväng*. Mitt i natten kommer feederfartyget *Dettifoss* in från Hafnarfjörður, med islandshästar i lasten. Vi pratar med besättningen som berättar att de haft uruselt väder med krabb och stökig sjö på Norskehavet. Flera av hästarna blev sjösjuka och behandlades på det mest oåterkalleliga sätt jag någonsin hört talas om. De sköts med gevär.

Djur som hotar ekosystem

När vi närmar oss Furusund kommer funderingarna. Vad har vi egentligen för last? Behöver Hope sättas i karantän? Vad kommer tullen att säga?

Under sammanlagt ett år seglade jag med Claes och Håkan Stenestad, som tillsammans ägde Sveriges sista seglande fraktfartyg, tremastskonaren *Älva*. En av många historier jag



Camilla Hackman, eldsjäl och initiativtagare till Hej Hylje!

Camilla Hackman, född 1974 är textilkonstnärinna och arbetar även med grafik och keramik. Hon driver företaget CH Design, som trycker tyger och tillverkar väskor mm.

Idén till *Hej Hylje!* fick hon genom att hon också arbetar med barn och tillbringar mycket tid i skärgården. På somrarna seglar hon ofta och kommer då i nära kontakt med naturen.

Sälprojektet passar bra in i Åbos uppdrag som kulturhuvudstad, det ger uppdrag till konstnärer, engagerar företag att ge pengar till miljöarbete och sätter fokus på den livsviktiga Östersjömiljön.

HGØ

Rapport från Karin Gafvelin,

årets Molly Olsson-stipendiat:

Båten jag har byggt är en klassisk roddbåt med två speglar och plankköl. Typen har många namn, bland annat spegeleka eller gaveleka.

Bygget är en kopia på en gammal båt från Nagu skärgård i Finland, från en ö som heter Sackholm. Därför kallades båten "Sackholmsekan" under byggandet. Familjen som ägde den gamla båten beställde en ny att ha till rodd och fiske.

Uppdraget kom via Simbergs Båtbyggeri på Korpo, också i Åbo skärgård.

Redan förra sommaren åkte jag till Sackholm för att mäta upp den gamla originalbåten, som var i ganska dåligt skick. Delar av förspiegeln hade ruttnat bort och vattenlinjen gick inte att se längre, men vi lyckades ta båtens mått ändå. Uppmätningen gjorde vi genom att välja två spantsnitt, där vi sedan satte en regel tvärs båtens längskeppslinje, och lodade och mätte avstånden till varje bord på båtens insida. På så sätt fick vi direkt ut två spantrutor, som man sedan kan se gjordes till mallar. Diverse andra mått togs också, i princip mäter man upp allt man kan komma på att mäta upp och tar så många bilder man kan av alla detaljer (som knän, årtullar etc.) som kan tänkas komma till nytta under bygget.



Den gamla ekan var i ganska visset skick.



Här börjar båten växa fram – de första borden är lagda.

Karin provror den nya ekan i dess rätta element.



Det var steg ett, sedan drog jag ut och seglade en gammal amerikansk fiskeskonare i Karibien hela vintern, för att återvända i mars till ett kallt Sverige, peppad på mitt stundande projekt, men också en smula undrande över hur logistiken skulle fungera. Under hösten, innan jag åkte, försökte jag bygga ett mobilt båtbyggeri ute på Söderöra, ön där jag har landställe och som också haft en lång historia av båtbyggeri, något jag ville återföra till ön. Dock hade jag varken pengar, maskiner eller material till detta. Allt jag hade var en båt att bygga, och visste att materialet skulle betalas av uppdragsgivaren, resten var upp till mig.

Gösta Söderman, legendarisk båtbyggare och fastboende på Söderöra, skänkte mig en tältställning, men det var ett monster med dimensioner av en mindre katedral. Efter att ha lagt mina sista (verkligen sista) pengar på 3,3 kg bult att bulta ihop tältställningen med, och förgäves försökt montera det på egen hand med hjälp av taljkonstruktioner i de närliggande träden, erkände jag mig besegrad. Men en ny dörr öppnade sig för mig. Under en augustikväll var jag och pojkvännen på grannön Blidö, på jakt efter lastpallar att använda som golv till mitt båtbyggartält. Där sprang vi på något som mest liknade en blandning mellan en skrottpip och en viloplats för ledsna träbåtar. I mitten av detta stod ett gigantiskt gult hus, inte helt olikt Muminhuset, och se, där fanns också lastpallar! Eftersom vi är hederliga människor bestämde vi oss för att inte stjäla dem, utan återkomma dagen därpå. Muminhuset visade sig vara Kulans hantverkshus, på många sätt ett hus byggt av

drömmar, i vilket Kulan själv fanns. Kulan är mångsysslare och skärgårdsprofil, bland annat naivistisk konstnär. Jag visste instinktivt att det var här jag skulle bygga min båt.

Kulan var med på min idé, och tältställningen övergavs. Nu fattades bara verktyg, och där mindes jag plötsligt Molly-stipendiet som min lärare på båtbyggarskolan, **Göran Hernlund**, alltid uppmanat mig att söka. Jag kom på detta precis i tid, hann få in min ansökan, och till min stora glädje fick jag stipendiet. Jag kan inte nog förklara hur mycket dessa verktyg hjälpt mig att förverkliga detta projekt. När jag började hade jag ingenting, bara en stark drivkraft och en övertygelse att om man bara börjar någonsans och är ihärdig nog kan man åstadkomma mer än man kan drömma om, och jag blev inte besviken.

Så många människor har hjälpt mig på min väg i byggandet av Sackholmsekan, jag önskar att de visste hur mycket det betytt för mig.

Byggandet i sig började i mars och båten sjösattes i slutet av juli. Först gjorde jag ett utslag baserat på uppmätningen. Ett utslag är en ritning av båten i skala 1:1, och som innehåller all information man behöver gällande mått och båtens linjer. Sedan byggde jag en ställning, mallar, och sedan reste jag kölplankan, på vilken mallar och speglar placerades. Båten var nu kölsträckt. Detta markerar slutet av fas ett, nu började fas två, bordläggningen.

Bordläggningen tog otvivelaktigt längst tid, och är ofta ett monotont och ganska långtråkigt jobb. Samtidigt kräver det mycket precision och inpassningar, inpassningar, inpassningar. Alla vinklar måste passa perfekt. Samtidigt är det en häftig känsla att se hur ens hårda arbete ger re-

sultat, att se sin båt växa fram, som om den sakta får liv och blir sin egen varelse. Tolv bord senare var båten bordlagd (fullbordad, ett ord som kommer därifrån men fått en något annan betydelse idag). Nu var det dags för den Blidöbyggda Sackholmsekan att söka sina rötter i Finland, dit hon flyttades på ett släp. Väl i Finland, på Simbergs Båtbyggeri, genomgick hon den tredje och slutliga fasen: färdigandet. Här följde tio dagars intensivt arbete under vilken hon bland annat spanrades (vilket syns på en av bilderna). Hennes spant är basade spant av ask (resten av henne är uteslutande furu) och också det enda virke på båten som är basat. Bord och köl är böjda för hand.

Spantningen var en rolig och spännande process där spanten basas (värms med ånga) och sedan böjs på plats och fixeras med hjälp av i förväg halvinslagda nitar som slås genom det varma spantet av en person som jobbar utifrån, medan den i båten håller spantet på plats med hjälp av händer, fötter, tvingar och en slägga. Den kalla metallen i niten gör att det varma träet svalnar och krymper runt den, och på så sätt hålls spantet på plats. När man sätter det varma spantet på plats handlar det om sekunder. Man har på sin höjd en minut på sig under vilket virket är tillräckligt böjligt.

När båten var spantad fick hon sina sista detaljer: Esing, sudlist, knän, tofter, årtullar och durkar. Hon impregnerades också grundligt med rå linolja och bottenmålades. Sedan sjösattes hon och jag fick ro henne en sväng och se hur hon trivdes i sitt rätta element, varefter hon reste vidare till sina väntande ägare. ■

KARIN GAFVELIN
båtbyggare och Mollystipendiat

Sök Molly-stipendiet!

Till minne av briggenvännen Molly Olsson, som avled 2008, instiftade föreningen Briggen Tre Kronor ett stipendium. Är du en ung kvinna som siktar på att bli båtbyggare, matros, jungman, båtsman eller sjöbefäl på segelfartyg, kan du ansöka om stipendiet. Molly-stipendiet är avsett för praktik, kurslitteratur eller andra kostnader i samband med relevant utbildning. Stipendiet utdelas tills vidare varje år och stipendiesumman är 4 000 kr.

Om du vill söka 2012 års Molly-stipendium, skriv och berätta om dig själv och dina planer. Skriv om varför du vill arbeta till sjöss eller bygga båtar, och varför just du är värd att få Molly-stipendiet.

Föreningens styrelse utser stipendiejuryn. Ansökan till nästa års stipendium vill vi ha senast den 15:e februari 2012. Sänd din ansökan till Föreningen Briggen Tre Kronor. E-post: styrelsen@briggentrekronor.se, postadressen är: Örlogsvägen 11, Kastellholmen, 111 49 Stockholm

Hej säl!, fortsättning

hörde under den tiden visar att tullen inte enbart är intresserade av levande djur.

I slutet på 70-talet förde Claes befäl på 38000-tonnaren *Aleppo*. På resan från Sydkorea medfördes, förutom besättning och ballast, en skär plyschelefant stor som en St. Bernardshund, inköpt i Pusan. Den fick bo i i styrhytten. När *Aleppo* kom till Newcastle norr om Sydney, blev de liggande vid väntekaj ett par veckor. Under den här tiden var australiensiska tullen ombord så gott som dagligen. Flera av dem kommenterade den stora skära elefanten och gick och klämde på den för att känna om den var fylld med tagel eller kapok eller möjligtvis något helt olagligt. För att skoja med tullarna kom besättningen på att de skulle placera elefanten på ett nytt ställe varje dag så den vandrade runt från bryggan till mässen, maskin och byssan.

En dag var elefanten försvunnen. När myndigheterna fick reda på att *Aleppos* besättning kvällen innan varit på grillparty hos en svensk familj och att elefanten tagits med som gåva till deras barn utbröt krigstillstånd. Elefanten kunde ju innehålla skadeinsekter som skulle kunna rubba den ekologiska balansen i Australien. Ett gäng tullare och poliser åkte sedan i ilfart för att arresteras elefanten. En obeskrivlig dragkamp följde med tullare som drog i framben och snabel och två gallskrikande, tårdränkta och snörvlande småungar vid varsitt bakben. Det var inte råstyrkan som avgjorde – även tullare har hjärtan. Barnen vann!!

Sälen Hope ställde inte till med några motsvarande problem. *Tre Kronor* tillbringade en lugn natt vid hotellbryggan i Furusund.

Miljötankar i Furusundsleden

På söndagen påbörjar *Tre Kronor* och Hope den sista etappen på färden mot Stockholm. Vi går genom en fridfull skärgård. Försöker erinra mig hur det såg ut här för 30-40 år sedan. I jämförelse med den tiden har husen blivit fler, bryggorna har vuxit, Finlandsfärjorna har blivit många gånger större och stranderosionen har ökat. Skarvar har skövlat hela öar. Samtidigt har vi under resan sett flera havsörnar. De värsta miljöförändringarna syns inte: förändrad algflora, minskade bestånd av torsk och strömming och döda havsbottnar.

På Hej Hylje:s hemsida finns en sammanställning av information om Östersjön och förslag till enkla åtgärder som vi alla kan påbörja omedelbart. Den borde finnas i varenda sommarstuga och fritidsbåt såväl i Åbolands, som Stockholms skärgårdar.

"jamen Fritjof – sälen vem fick den?"

På Saxarfjärden sätter vi äntligen segel och briggen glider stilla fram omgiven av öar, som börjar visa sina höstfärger. Efter någon



Hej Hylje! har en hemsida där det förutom beskrivning av sälprojektet också finns en lista med 50 punkter, som under rubriken "Östersjö Info" innehåller koncentrerad information om Östersjön och Skärgårdshavet.

De första 21 punkterna ger enkla praktiska råd om vad du som konsument, båtanvändare, sommarstugeägare, trädgårdsodlare eller fiskare, kan göra för att skona miljön.

Därefter följer 29 punkter med naturkunskap, som berättar om hur djur, växter och havet påverkas av olika förändringar i miljön.

Alla som använder skärgården, eller bor i länderna runt Östersjön borde ta till sig det som står i "Östersjö Info".

Texten är skriven både på finska och svenska och finns på projektets hemsida: www.hejhylje.fi

timme startas maskin och Ib sätter kurs mot Stockholm.

Telefonen ringer och på en raspig linje får jag kontakt med briggenmatrosen, numera juridikstudenten, Robin Eliasson. När han hör att vi har en säl ombord berättar han om en djurupplevelse som få skulle vilja dela. I en trång, varm och fuktig skans ombord på den bermudariggade slupen *Bajavento*, under segling St Lucia – Panamakanalen – Acapulco råkade han ut för obehagligheter. Utanför mexikanska kusten blev han två gånger väckt av vilt sprattlande och flaxande flygfiskar som kommit in genom den öppna däcksluckan och landat i hans koj. Flygfiskar ombord hamnar oftast i stekpannans (och bör stekas i smör, aldrig i olja hälsar Robin), men vad kommer att hända med sälen Hope?

Hovet uttalar sig aldrig om hur de gåvor de kungliga mottar, kommer att användas. I väntan på beslut står Hope kvar vid Kolskjulskajen och tittar ut över Östersjön precis som i Åbo. Många av de turister som hamnar längst ut på Kastellholmen visar påtaglig förtjusning över sälen, som de gärna vill fotograferas tillsammans med. Briggen Tre Kronor AB:s kommunikationschef Kerstin Grönwall blir lika glad varje morgon, när hon ser att Hope fortfarande står kvar och lyser upp kajen. Vem vet när en säl en dag väljer att ta klivet ut i det stora blå?

Vad som än händer med sälen Hope så är en sak klar – vi som seglar med *Tre Kronor* har fått ytterligare en djurhistoria att berätta. ■

HANS GUNNAR ØVERENG

*Tro ej allt vad skeppare förtälja
Om oerhörda ting, som de erfarit.*

Esaias Tegnér, Epilog, 1820.

Brigantin, eller brigg?

– det är frågan



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Svaret kan tyckas självklart, men det visar sig att de tvåmastade råsegelarnas taxonomi är tämligen snårig och att olika definitioner har både förespråkare och motståndare. Frågan om vad som är en brigg dök upp i somras då fartyget *Eye of the Wind* gästade Stockholm.

Det var enklare förr – eller?

Under åttiotalet seglade jag med ett halvdussin segelfartyg i Norge och Danmark och försökte då lära mig en del om olika riggtyper. Den allmänna uppfattningen tycktes då vara att en brigantin eller barkantin har råsegel på för- eller fockmasten och snedsegel på de övriga. Så fort förmasten förses med ett gaffelsegel blir dock skutan, oavsett antalet master, en skonert eller skonare. Det här var enkelt att hålla reda på, men det visar sig att det kan göras svårare.

Under en promenad på Skeppsbron i somras stötte jag på ett danskflaggat fartyg, som jag uppfattade som en brigg, då den hade två master med rår på båda. Det var *Eye of the Wind* (se artikel i senaste Briggenbladet). Besättningen presenterade dock fartyget som en brigantin. Ombord på *Tre Kronor* var meningarna delade. Kanske Sjöhistoriska museet eller stadsbiblioteket kunde ha svaret?

Till källorna

Brigantin dyker upp redan på 1400-talet och beskriver då fartyg som lämpar sig för snabba raider och skärmytslingar. Flera källor kopplar ordet till italienskans "brigandino" som betyder rövare. Det gamla sjörövarnästet Alger hade till och med tidigare en

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

Foto: HGQ



Sjörövar?brigg i Algers gamla stadsvapen.

en specifik riggtyp. I England skrivs år 1525: "we send foremost our lytell shyppes, called *Brigandys*". År 1705 nämns brigantin i en svensk dikt, vilket tyder på att ordet var ganska känt vid denna tid. Svårare är att få reda på vad det egentligen betydde.

Brigantin är hos oss en Orloggsbrigg

Johan F Dalman skriver 1765 i sitt "Utkast till ett Sjö-Lexikon..." att en "Brigantin är hos oss en Orloggsbrigg men i medelhafvet en sorts Galeer" och passar på att definiera brigg som "...et tvåmastat fartyg med råsegel för, men gaffel eller bomsegel på stormasten utan storrå...".

brigg i sitt stadsvapen. I Medelhavsländerna användes begreppet redan på medeltiden för att beskriva alla möjliga sorters tvåmastade fartyg, öppna och däckade. Det verkar också som att ordet beskrev fartygets användningsområde snarare än

BRIGG KAN SÄGAS PÅ MÅNGA SÄTT:

berganti	katalanska
bergantin	
(även bergantin redondo)	spanska
bric	italienska, rumänska
brick (även langard)	franska
Бриг (brig)	ryska, serbiska
briga	lettiska, slovakiska, tjeckiska
Бригантина (brigantina)	bulgariska
brigas	litauiska
brig	danska, engelska, kroatiska
brigg (Brigg ty.)	färöiska, isländska, norska, svenska, tyska
brigo	esperanto
brigue	portugisiska
brik	flamländska, holländska
βρίκιο, (brikio)	grekiska
eller μπρίκι	isländska
brikk	polska
bryg	walesiska
llongana deufast	finska
priki	estniska
prikk	gaeliska
soitheach da chroinn	arabiska
نيري راصب في عرش	japanska
ブリッグ	

Såväl brigantin som brigg tycks ha ändrat sin betydelse under tidens gång. Emil Smith uttrycker i "Nautisk Ordbok" sin frustration över detta, genom att 1914 skriva: "Benämningen tyckes till och med bland yrkessjömän icke hafva någon mer bestämd betydelse än att den i allmänhet anger ett fartyg, hvars rigg är ett mellan-ting mellan brigg och skonert,...".

Svenska Akademien arbetar med frågan

Redan 1925, i femte bandet av Svenska Akademiens Ordbok (SAOB) kom defini-

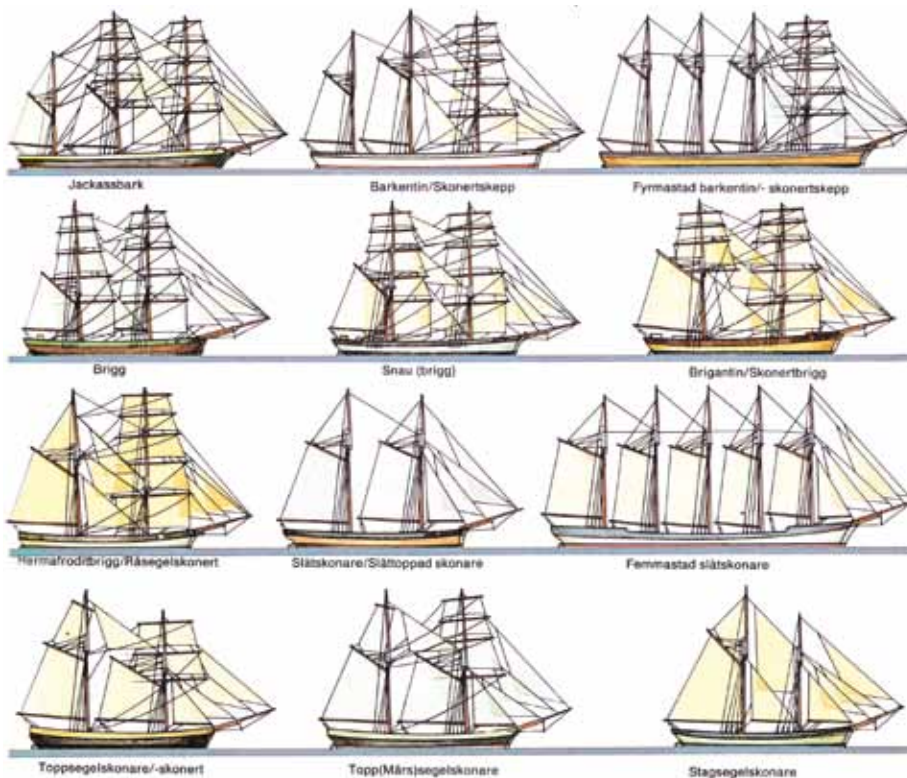
tioner på såväl brigantin som brigg. Sedan har även hermafrodit-, kutter-, skeppsgosse- och skonertbrigg beskrivits. Snau togs upp i band 28. Den som vill läsa om örlogsbrigg får vänta till 2017. De 1925 utlovade artiklarna om kanon- respektive skolbrigg tycks, till allmän besvikelse, ha blivit helt bortglömda.

Brigantin är enligt Akademien ett "... tvåmastadt mindre segelfartyg med förmasten i tre delar med märs o. rår, men stormasten i två delar utan märs o. rår, märssegelsskonert; förr stundom försedt med rår äfv. på stormasten...". Riggexperten med mera, Sam Svensson delade denna uppfattning och Tre Kronors Allan Palmer uppger att en "true brigantine" har en förmast enligt ovanstående och märs- och bramsegel på stormastens stång, samt briggsegel. Vid en snabb sökning på nätet hittar jag tretton fartyg, som kallar sig "brigantine" och som alla fortfarande är verksamma. Gemensamt för dem är att alla har två till fem råsegel på förmasten. Inget av dem har rår på stormasten. Nästan alla har gaffelsegel och gaffeltopp på stormasten, någon enstaka har i stället ett bermudasegel. Enda undantaget är briggen/brigantinen *Phoenix* som dock ofta byter rigg, beroende på vilket fartyg hon skall föreställa, i de filmer hon medverkar i.

Hermafroditbrigg, skonarbrigg och briggskonare är andra termer som använts för att beskriva riggar som har drag av både skonare och brigg.

Snau var en föregångare till briggen

Snau, snav, snavv, snaw, snåf, snåv, schnau eller schnaw – det måste ha varit lättare att vara dyslektiker på 1700-talet när ord kunde stavas lite hur som helst. Snau dyker upp



Några riggtyper ur "Berömda Skepp" av Erik Abrahamson. Foto: HGØ

1701 och betecknar ett tvåmastat fartyg med en klenare mast akter om stormasten. till denna var ett segel litsat, som var högre och smalare än dagens briggsegel. Ett första belägg finns från 1701 i beskrivningen "Dbe ... till Siöös afgångne Orlogs Skieppen ... äre i går lyckl. Hembkombne, undantagandes Schnauren Siöbunden ... som dbe hafva måst lämbna j Sticket...". Här har dock Svenska Akademien slarvat lite. Den första snau, som byggdes för örlogsflottan, sjösattes nämligen redan 1698.

Jagh wil hällre sälja

Min gamla Brigantin, och migh ett fartyg fiöpa

Som vthi mindre siö medh liten vind kan löpa

Haquin Spegel 1705

Ordet **brigg** ses första gången i Sverige år 1765. Det är en förkortning av brigantin och betecknar till att börja med flera olika riggtyper. Ordet **snaubrigg** finns första gången belagt 1846. Det kan kanske tolkas som att den fartygstyp vi idag kallar brigg hade blivit så vanligt, att prefixet snau- behövdes för att beteckna de fartyg som fortfarande hade snaumast. *Gerda Gefle*, numera *Gerda* i Helsingfors är en snaubrigg.

Nautisk terminologi i en postmodern värld

Ordens betydelse förändras. De flesta engelska kuttrar har idag en ketchrigg, men kallas ändå fortfarande för kuttrar. De behöll sitt ursprungliga namn även då skroven växte i storlek och riggarna förändrades. Namnet säger här mer om skrovformen än om riggen. Detsamma gäller norska Hardangerjakter som i många fall kallades så, trots att de senare galeasriggades. Ett "tall ship" var ursprungligen de segelfartyg som hade så hög rigg att kajvandrar fick böja nacken kraftigt bakåt för att se deras röjlar och skejlar. Idag ger sig vilken brigg eller skonare som helst epitetet "tall ship" så fort de deltagit i sitt första Tall Ships' Race och begreppet har mer och mer kommit att betyda ett traditionellt riggat fartyg i största allmänhet. I den postmoderna världen har språkvetare ofta abdikert från sin tidigare roll som språkvårdare. ►

Snaubrigg från "Seamanship in the age of sail", John Harland, illustration Mark Myers.



Foto: HGØ



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Starten i 'The Tall Ships' Races 2007, plats Almagrundet. Till vänster den polska briggen Fryderyk Chopin som vi berättade om i Briggenbladet nummer 4-2010. Till höger malaysiska flottans skolfartyg, brigantinen Tunas Samudera. Den senare sjösattes 1989 och döptes då av drottning Elisabeth II och Malaysias kung. Fartygets rigg använder modern teknik, förseglen till exempel rullas in vid bärgning precis som på fritidsbåtar. Tunas Samudera har ett systerfartyg, Young Endeavour som är australiska flottans skolfartyg.

Brigantin eller brigg, fortsättning

Svårigheter uppstår när ord får en ny betydelse samtidigt som den gamla kvarstår. Atlet, kurator, respekt och spanska ryttare är några exempel på svenska ord eller begrepp som råkat ut för detta under senare år. Ett ord som "awful" betydde i femtonhundratalets England något mäktigt eller vördnadsvärt, men står i dag för raka motsatsen – något förfärligt eller vidrigt. All terminologi, även den nautiska, uppstår genom att ord används. Om besättningen på Tre Kronor konsekvent använder ordet butelur kommer ordet gajspiridar så småningom att falla i glömska, eller tvärtom. På ett annat fartyg kan andra termer användas. I olika länder kan likalydande ord ha en annorlunda betydelse. i Finland och på Malta kan tydligen en brigantin till och med ha tre master.

Om tolv idag seglande brigantiner har en rigg med råsegel på förmasten och enbart snedsegel på stormasten kanske vi får acceptera att detta återspeglar ordets aktuella betydelse. Fartygen heter: *Black Jack*, *Corwith Cramer*, *Exy Johnson*, *Fair Jeanne*, *Irving Johnson*, *Kaisei*, *One and All*, *Pathfinder*,

Playfair, *Robert C. Seamans*, *Swan van Mackum* och *Young Endeavour*. En snabb sökning på nätet lägger fartyg som: *Black Pearl*, *Cala Millo*, *Falado von Rhodos*, *Formidable*, *R Tucker Thompson*, *St Lawrence*, *Wetsera*, *Windward Bound* och *Zebu* till listan, samtliga benämnda brigantiner, samtliga utan rår på stormasten. Det finns säkert flera.

Kanske är det ändå svenska Nationalencyklopedin, som kommer med den bästa definitionen när de 1995 skriver: "brigantine (ital. *brigantine* 'sjörövarskepp'), tvåmastat segelfartyg med råsegel på den främre masten. Segelföringen på den aktere masten har varierat mycket genom åren."

Eye of the Wind - från brigantin till brigg

Eye of the Wind hör till de fartyg som kallats brigantin av sina redare och beskrevs som en sådan så sent som i senaste Briggenbladet. En snabb titt på skutans hemsida avslöjar dock att någonting har hänt. Där står nämligen "Die hundertjährige Brigg *Eye of the Wind*". Är det kanske så att brigantiner förvandlas till briggar när de fyller hundra år? Mystiken tättnar. ■

HANS GUNNAR ØVERENG

"Tänk er kaptenen på en galeas, en hukarejakt, en skonare, en brigantin, en fregatt, en korvett, en snau med molnet av segelduk över sig: gaffel- och bomsegel, toppsegel, stagsegel, skothorn, fallhorn, balshorn. När det blåser till storm kan han väl inte bara peka med handen och ropa Ta ner dom där! Det skulle se ut. Snickaren har en låda med fackord. Muraren sina och den som ska styra en stat kan väl inte bara gasta i stormen: Dom där sitter fel. Reva dom där! Jag måste använda ord när jag talar till er. Ni måste använda ord."

Lars Forssell, i Oktoberdikter, 1971

Bli ett Företag under Segel!

Under 2011 har Briggen Tre Kronor seglat med ungdomar från vitt skilda delar av samhället. Ombord på *Tre Kronor af Stockholm* har ungdomar från Klart Skepp erbjudits sjöpraktik, Marina Läroverkets elever har fått möjlighet att segla Tre Kronor och lära sig mer om Mälarens ekologi, MediaGymnasiet i Nacka har deltagit i dokumentationen av Hållbara hav och ungdomar med föräldrar i 12-stegsbehandling för missbruk har fått möjlighet att komma ut i skärgården. Intäkterna från Företag under Segel har varit betydelsefulla för Tre Kronors finansiering och möjlighet att driva den här verksamheten och därför hoppas vi att ännu fler tar steget att göra sitt företag till ett Företag under Segel under 2012.

Som medlem i Företag under Segel får du möjlighet att ta med kunder och medarbetare på våra evenemang och seglingar. I avgiften ingår nu också ett antal fribiljetter till seglingar som gör det ännu enklare för dig att komma ut och segla med Tre Kronor. ■



Stig Fyring framför ett av de pågående arbetena.

Segel blir konst

När *Sea Cloud II* besökte Stockholm för några år sedan lämnade de några av sina utrangrade segel till Briggen Tre Kronor. Exakt vad vi skulle ha dem till visste nog varken de eller vi men för ett halvår sedan fick skärgårdsmålaren Stig Fyring ett erbjudande att ta hand om ett av seglen och använda det som duk till sina tavlor.

Hans idé blev att göra en serie målningar av *Tre Kronor af Stockholm*. Sagt och gjort. Nu är Stig i full gång med att färdigställa målningarna och den 18 mars har vi bokat in Kolskjulet för vernissage. Då får du möjlighet att köpa en äkta Fyringsk målning av *Tre Kronor af Stockholm* på en segelduk från ett annat av världens vackraste fartyg. Överskottet från försäljningen kommer att gå till vår ungdomsverksamhet så att vi ska kunna fortsätta att ge våra unga möjlighet att segla *Tre Kronor af Stockholm*. ■

Partners:

S|E|B

 **LJUNGQUIST**
Oberoende Bostadsvärdering Online

 **BOTKYRKA
BUSS AB**


Brandkontoret
Stockholms Stads Brandförsäkringskontor
försäkrat sedan 1746

 **KONTORSKRAFT**




**SAINT-GOBAIN
ABRASIVES**


Gill
RESPECT THE ELEMENTS™

Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

5 DECEMBER

Glögg och julmys ombord.

Kommande program kommer med e-post
samt ansås på www.briggentrekronor.se

Se till att vi har din e-postadress!

KALENDARIUM

FÖRETAG UNDER SEGEL

December

Nobelmiddag i salongen. 10 dec.

Tre rätters middag och trevligt umgänge.

Ett alternativ till julbordet.

2012

Februari

Skaldjursafton. 16 feb

Mars

Allt för Sjön. Datum kommer

Middag med Tryffelprovning. Datum kommer

April

Entreprenörsfrukost. Datum kommer

Maj – Juni

Segling. Datum kommer

Augusti

Flygning med DC-3:an Daisy. Datum kommer

Med reservation för ändringar.

Se hemsidan www.briggentrekronor.se
för aktuellt program.

Målet med Briggen Tre Kronors affärsnätverk
är att bidra till ditt företags utveckling genom att
erbjuda en väl avvägd blandning av nätverksseg-
lingar, seminarier och evenemang kombinerat med
samarbetsnytta.

Vykorts- tävlingen

Redaktionen har
förlängt tävling-
en till 30 novem-
ber. Vinnaren pre-
senteras i nästa nummer.

Tävlingsbidragen skickas (max 10Mb per
mail på: bladet@briggentrekronor.se)

Medlemsförmån

Cover Up Kapellmakeri erbjuder Före-
ningen Briggen Tre Kronors medlemmar
15 procent rabatt på kapell, dynor och
reparationer. Rabatten gäller vid beställ-
ningar före årsskiftet.

Cover Up är beläget på Bullandö
Marina och har även en filial i Hägernäs.

Info: www.coverup.se

Företag under segel

Premiummedlemmar

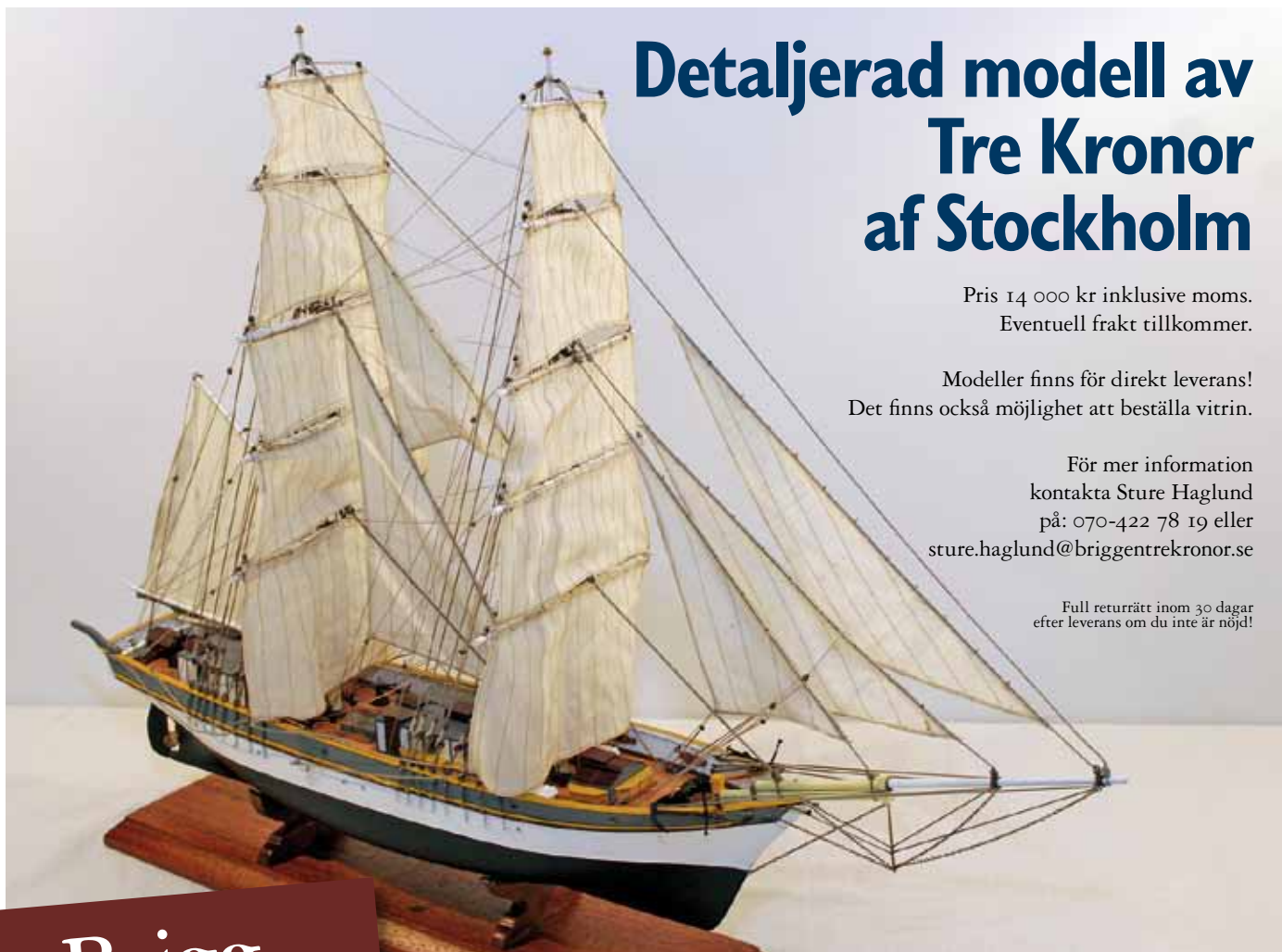
A T M Antenn & Telemedia AB
AB Puts & Fasadvätt
Advokat Henrik Wetzstein AB
AGA Gas AB
Ahl Sell
Anza AB
Arbesko
Ariadne Exploration AB
Best Broadcast Hire AB
Botkyrka Buss AB
Brand & Industriskydd
Bronto Skylift AB
C2 Vertical Safety AB
Centrecourt
Certex Svenska AB
Comadis AB
Corebuilder AB
Dafo Brand AB
Dahl Sverige AB
Decerno AB
Ejendals AB
Ekens Naval AB
Ekofasad AB
Engwall & Claesson
EO Grafiska
Eurolawyers
Fagerlinds Teknikbyrå AB
Fameco Group
Forma Media AB
Fredells
Gärde Wesslau Advokatbyrå, Sth
Grundfos AB
Gunnar Olssons Foto AB
Gunnebo Industrier AB
Hega Materialhantering AB
HSB Bostad AB
Hultafors AB
Hydroscand AB
IFÖ Sanitär
Ivar Lund & CO AB
Jotun Sverige AB
Kaba AB
Kärcher
Kontorskraft AB
L. Brador
Lambertsson Sverige AB
Länsförsäkringar, Willy Svidén
Försäkringskonsult AB
Layher AB

Ljungquist Information AB
LYTH Instrumentfabriks AB
Makita
Marine Control Services
Maskin & Marinteknik i Vaxholm AB
Millwaukee
Mybike
MyNewsdesk
Naphtor AB
Nordiska Medico Maritim AB
Nordlaw
Peugeot Sverige
Positionett
Ragnsells
Ramirent AB
Rhodin & Eklund
Saint-Gobain Abrasives AB
Scandbed AB
Sieve
Skärgårdsradion 90,2
Skydda AB
Stockholms Grosshandelssocietet
Stockholms Stads
Brandförsäkringskontor
Techtronic Industries Sweden AB
Tools
Trängsunds Åkeri & Transport AB
Tremco
TriOptima AB
Tullicon Bygg AB
Wallenskog Placering D&M KB
Yacht Equipment AB
Yamaha Motor

Basmedlemmar

30.000 Öar AB
A-Service Trä & Metall AB
AB Ingmansons Markanläggningar
AddWise
ADI-Alarm System AB
AIM AB
Åke Brandenfeldt Bokföringsbyrå
AB
Almi företagspartner
Andersson & Bydler
Ateljé Helén
Baltic Beauty
BärgarBo
Baudin Konsult AB
BBD Corporate Communication AB

Bo & Bygg i Stockholm AB
Boss Hoss Cycles Sweden
Buchtis Revisionsbyrå AB
Conrol Consulting AB
Contra Retail AB
Cool Business AB
eBridge Management AB
Ekamant Skandinavien AB
EMATEQ
Firma Grön Turism
Fraction Consulting AB
Furukullen AB
Göta Fisk & Delikatesser AB
Gotthards Advokatbyrå
GreenSea
Gryts Varv och Marina AB
Hammarskjöld & co
Hans Berndtsson Arkitektkontor
Hardegård & Co
Itella Information AB
Kerstin Edin Konsult AB
Le Tonkinois Skandinavien AB
LHF Konsult AB
Loudens Bygg- och
Fastighetsservice
M Karlsons Koordinater AB
Mälarsalen
Michael Johansson AB
Mindbody
Ordpunkten Data HB
Peter Lönnquist Advokataktiebolag
PGL Projektmanagement
Rascona AB
Rolf Jedback Trafikutbildning AB
Rör-Kalle
Roslagen Holding AB
Saltsjö-Dufnäs Marina
Shaper Of Business Innovation AB
Sinbad Chartering
Sorma Sverige AB Tennant Center
SR Elcentralen AB
Starlight
Svedemar Konsult AB
Svenska Elektrod AB
Swed Motor AB
TTM Competence
Volkswagen Group Sverige AB
VSB Skruv
Wärö Stål AB
Wonder Wool



Detaljerad modell av Tre Kronor af Stockholm

Pris 14 000 kr inklusive moms.
Eventuell frakt tillkommer.

Modeller finns för direkt leverans!
Det finns också möjlighet att beställa vitrin.

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

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

**Brigg
julkappar
2011**

Ge bort en segling!

En oförglömlig upplevelse är den perfekta gåvan till en person "som redan har allt". Presentkortet "fylls på" med valfritt belopp. Mottagaren kan själv välja att lägga till om han eller hon vill välja en längre/dyrare segling.

Beställning: Skicka ett mail till info@briggentrekronor.se med beloppet du önskar på presentkortet eller ring 08-586 224 00.



Handboken

"Handbok segling brigg Tre Kronor" finns i två versioner; "besättningsutgåvan" med spiralrygg, seglaminerat omslag och mattlackad inlaga som är skyddat mot vattenstänk och oljiga fingrar. Inbunden version med skyddsomslag. Medlemspriset för besättningsutgåvan är 280 kronor och för den inbunda 350 kronor.

Beställning:
Skicka ett mail till:
info@briggentrekronor.se eller ring
08-586 224 00.

