



Freddy Braun är den schweiziske sjömannen som gick i land i Stockholm och började handla med nautiska antikviteter. Här står han vid en hydraulstyrningsanordning från 1910-talet, en av de första i sitt slag. En identisk sådan satt i Titanic. Tillverkare är Brown Brother & Co Ltd och priset 84.000 kr. Dykarhjälmarna i koppar med mässingsbeslag är rysk och från 1950-talet. Din för 19.500 kr.



I det här 1600-talshuset i Gamla stan ligger Fartygsmagasinet. 14 segelmakare jobbade i kvarteret en gång i tiden och det låg även ett fisketorg i närheten. Tidigare huserade anrika Gunnar Gordons skeppshandel i samma lokaler. Öppet torsdag-fredag kl 11-18, lördag 11-15.

Ombord på Fartygsmagasinet

Synen i butiken Fartygsmagasinet i Stockholm är överväldigande. Rariteter och samlarobjekt från livet till sjöss tätt på golvet, längs väggarna och hängandes i taket. Och doften sedan, en förförisk blandning av tjära, gamla trossar och ädla träslag. Precis som ombord på ett riktigt skepp.

Av Jörgen Holmstedt (text), Peter Törnqvist (foto)

Fartygsmagasinet är som ett museum med antikviteter som ofta är mellan 100 och 200 år gamla, i vissa fall med 300 år på nacken. Många undrar varför föreståndaren Freddy Braun har köpt på sig så ofantligt mycket.

– Det är för att detta är saker som inte blir inkuranta. Allt ni ser är från den period då man använde de bästa materialen och gjorde de finaste hantverken. Sakerna skulle hålla minst i 50 år, helst 100 eller ännu längre. I dag är allting så mycket mer kortlivat. Dessutom gjordes funktionella saker estetiskt vackra förr. Man tillbringade långa perioder på havet och ville känna sig som hemma ombord, berättar han när Nostalgia kommer på besök.

– Jag skulle kunna hålla det här så tätt stängt i flera år och sedan öppna och rullasen skulle vara så fint och fint som när det blev

man ligger på lager med modekläder eller teknikprodukter till exempel. Det finns en trygghet i den här verksamheten, understryker han.

Mer än 10.000 föremål

Trots att den 140 kvadratmeter stora lokalen på Österlånggatan 19 i Gamla stan i Stockholm är proppfull med sjömansarbeten, nautiska instrument, fartygs-möbler, inredningsdetaljer och precis allt man kan tänka sig från sjön, är detta bara en bråkdel av vad

Freddy Braun har samlat på sig genom åren.

– Jag har en lagerlokal med mer än 10.000 föremål och dessutom Fartygsmagasinet inredningsbutik här intill på Österlånggatan 33 i Carl von Linnés gamla läkarpraktiklokal samt en butik i Norge.

Freddy Braun har själv stor erfarenhet av livet ombord på ett fartyg.

– Jag gick till sjöss i slutet av ►

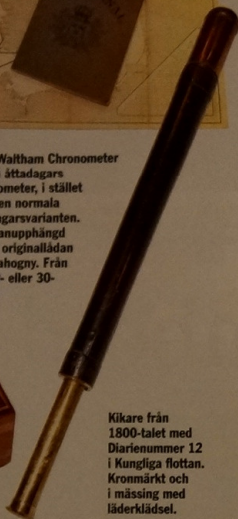
Torrkompass i mässing från sena 1800-talet gjord av Eric Abraham Kullman i Stockholm. Diametern är nio centimeter och i mitten sitter en rubin.



Kanalen som aldrig blev av. 1908 presenterade CC Engström, kommandör i Kungliga flottans reserv, det här förslaget på hur Svea Kanal skulle dras. Den skulle sträcka sig från Uddevalla via Vänersborg och vidare till Eskilstuna, den viktiga industristaden, och fram till Stockholm.

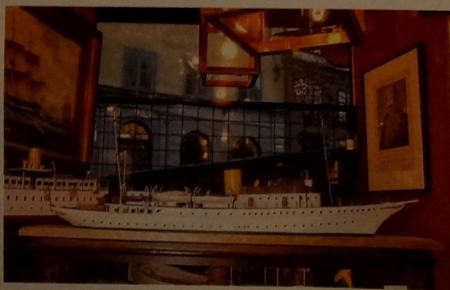


The Waltham Chronometer är en åttadagars kronometer, i stället för den normala tvådagarsvarianten. Kardanupphängd och i originallådan av mahogny. Från 1920- eller 30-talet.



Kikare från 1800-talet med Diarienummer 12 i Kungliga flottan. Kronmärkt och i mässing med läderklädsel.

"Vi i princip ensamma i världen om att kunna erbjuda hela inredningar när någon vill återskapa nostalgiska, rejäla och tidlösa miljöer."



Modell från mitten av 40-talet av det kungliga danska skeppet Dannebrog som byggdes 1932. Hon kom till Stockholm senast när svenske kungen fylle 50 år. Modellmakaren lär vara en kapten som tjänstgjort ombord på henne. Genuina sjömansarbeten är liksom detta sällan signerade.



Galjonsfiguren Rose of Scotland från 1860-talet i massiv ek. De grålla färgerna beror på att man tog vad som stod till buds. Det är ytterst sällan som en sådan här är till salu, men efter att ha haft den i privat ägo i 30 år har Freddy Braun nu satt prislappen 300.000 kr på den.

► 50-talet. Började längst ned på trappan. Alla vet vad det innebär, man får slita hund och jobba upp sig. Sedan gick jag i land permanent runt 1964.

Av en slump blev denne schweizare fast i Stockholm.

– Jag kom hit under en seglats och fick en liten roll i en tv-inspelning av "Det går an", den där romanen av Carl Jonas Love Almquist. Det behövdes någon som kunde hantera en före detta lastbåt, minns han.

Började som samlare

Filmandet drog ut på tiden då vädret var dåligt. Freddy fick en idé.

– Jag samlade på fartygsrariteter och många svenskar frågade mig var man fick tag i sådana. Jag kollade runt på upphuggningsställen av gamla skepp, fick ihop ett lager och öppnade en liten butik på annat håll här i staden.

1976 hamnade han i det här 1600-talshuset i Gamla stan, i det som en gång var anrika Gunnar Gordons skeppshandel.

– Passar mig bra, gammal maritim miljö som detta är, tycker

lika betungande. Men i dag har det betalats sig. Fartygsmagasinet utbud är i det närmaste unikt.

– En av mina kunder är Sjöhistoriska museet där de tidigare ansvariga erkände att de hade missat den motordrivna epoken från ånga till diesel. De hade koncentrat sig alltför mycket på den riktigt gamla segelfartygstiden. Detta gäller inte bara Sverige, utan många sjöfartsnationer har gjort samma misstag. Hade de här grejerna stått på land hade man sagt "stopp, det här är stukturen, den måste K-märkas."

Ingen annan brydde sig

För att inte tala om Johnson-rederiets blunder.

– Paradoxalt nog kom Johnson till oss och skaffade inredningsdetaljer och möbler som de själva en gång haft, när vi inredde en gästmatals åt dem. Eftersom ingen annan brytt sig om att ta hand om möbler, hyllor, ledstänger och trappor från de gamla fartygen, är vi i princip ensamma i världen om att kunna erbjuda

Freddy och syftar på närheten till Saltsjön och att gatan utanför samt Skeppsbron förr i tiden användes som transportväg för varor från och till fartygen.

Freddys arbetssätt var annorlunda eventuella konkurrenters, på så sätt att han tog sig an hela fartyg och inte bara de mest attraktiva tingen i mässing och ädelträ. Han lade beslag på allt utom skrovet och maskin på färjor, ubåtar, isbrytare, passagerar-, krigs- och fraktfartyg – så gott som alla typer av båtar som klassades som utjättar.

– Jag har skrotat enorma volymer, man blev nästan rädd när man såg hur mycket det var. Men det var ju bra att någon var idog och la undan så mycket som möjligt, annars hade det gått upp i rök, säger denne arbetsmyra.

Smutsigt slit

Jobbet slutade inte där. Sakerna var så slitna och smutsiga, det var ju skrot egentligen, att det var svårt att få igen pengarna. Renoveringsarbetet har varit minst

hela inredningar när någon vill återskapa nostalgiska, rejäla och tidlösa miljöer, säger Freddy och man anar ett triumferande leende under skägget.

Mystikens skimmer

Nu är det drygt tio år sedan Freddy Braun senast styckade ett fartyg. De som slaktas i dag är från 70- och 80-talen och där finns inget intressant att hämta då de är inredda med lättmetall och heltäckningsmattor.

Denne saltstänkte sjöbjörn är som ett levande uppslagsverk. Vilket av de gamla objekten man än frågar om, blir han inte svaret skyldig.

Freddy visar upp stagen med jungfrur från självaste Cutty Sark, byggd 1868 och världens bäst bevarade klipperskepp från tehandeln med Ostasien. Han tar även fram ett fickur som enligt uppgift tillhörde en av de omkomna på Titanic, kartan över det som aldrig blev Svea Kanal, en åttadagars kronometer från engelska Waltham, galjonsfiguren Rose of Scotland



Freddy Braun uppskattar att han har skrotat ett dussintal båtar på allt utom skrov och maskin. Dessutom har han varit med på vissa delar från sammanlagt ett 25-tal skepp. I dag sköter han enbart sin butiksverksamhet.

Komplett dykarutrustning från 1920-talet där allt är av samma fabrikat, annars är ihopblock det vanligaste. Tillverkaren är det i samarkretsar så ätrivande engelska företaget Siebe Gorman som varit med i 175 år. Med pump och telefon för drygt 200.000 kr.



Skört sandur med lite spräckt glas. Sällsynt och gissningsvis nordiskt. Med hjälp av ett sådant loggade man farten. Från slutet av 1700-talet och för 15.000 kr.

Sjömanskista gjord i miniatyr av en maskinist. I mässing, monterad på träplatta och med en fartygsmålning i locket. Förmodligen från tidiga 1900-talet.

Våren är här och båten ska rustas upp. Gubben myser med kaffe och öl medan tanten sliter. Modellen är byggd på spant, precis som en riktig båt. Imponerande detaljarbete. En stockholmsk och hemlig konstnär står bakom det udda verket.

Poljinstrument med tillhörande kompass gjord i skarven mellan 1700- och 1800-talet. Mycket fint dekorerad. Tillverkad av Macquart i Paris. En raritet.



De mörkbruna gamla stagen med jungfrur kommer från Cutty Sark, världens mest kända skepp efter Titanic. Äkthetsintrycket hänger ovanför. Fartygsventilen är från ett maskindrivet fartyg från 1930-talet. Den ryska stjärngloben användes för navigering vid mitten av 1950-talet. Modellen av tremastbarken är gjord med handskurna träsegl.



från 1860-talet, ett sandur från sent 1700-tal och ja, säg det som Fartygsmagasinet inte huserar.

Kring mycket av detta finns ett mystikens skimmer, då sjömansarbeten som modeller och fartygsporträtt aldrig signerades. Över huvudet taget dokumenterades dessa saker dåligt fram till 1900-talets början.

Priser på ett par hundra tusen kronor är inte ovanliga. Men i det gigantiska sortimentet finns även gamla krokar och sjökartor för en femtiolapp styck. Innehavaren hävdar bestämt att detta inte är någon lyxbutik.

Leter efter en ersättare

– Allt är definitivt inte billigt, men heller inte överdrivet dyrt. Skulle man tillverka dessa saker i dag, skulle de kosta ännu mera. Och ett område där vi har väldigt facila priser är allt det här, säger Freddy och pekar på avdelningen för belysning och beslag.

Här handlar det om nyproduktion, hantverksmässigt tillverkat enligt sandgjutningsmetoden som Freddy Braun själv dragit igång.

– På sådana här bruksföremål är vi billigare än järnhandeln. Allt är tillverkat av kvalitetsmaterial, ingen plast, understryker Freddy som avskyr det sistnämnda syntetiska materialet så mycket att han vägrar att ta emot betalkort.

– Här gäller den gamla stilen med kontanter eller check, påpekar han. Världen står lite stilla här.

Efter decennier av idogt arbete, känner Freddy Braun att han snart har gjort sitt i den här branschen.

– Jag vill hitta en ersättare. Någon som känner för detta och har ett engagemang, annars blir det fel person. Intresset måste finnas där, kunskapen kan man lära sig. Och ja, visst, det kommer förstås att kosta en slant. □



För att komma in i belysningsavdelningen går man genom en fartygsdörr från M/S Kastelholm som tillhörde Svenska Amerikalinen.