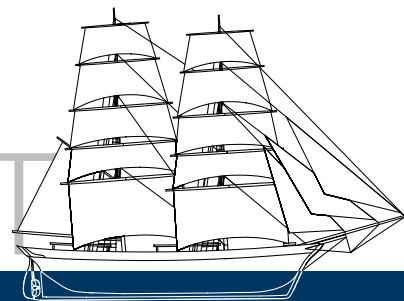


# BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2015



Hållbara Havseminariet 2015

Jubileumsdag på Kastellholmen

Fartfyll segling med sviktad stump

Ensam i bräcklig farkost, del 2

Vi hittade en "Briggenblogg"

En oväntad seglats med  
Statsraad Lehmkuhl

Bra, bättre och bäst

Lillkronan upphottad

Våra unga Östersjöambassadörer



*Tre Kronor af Stockholm vid Ox djupet 2015.*

FOTO: JAAK T ARENDI



# Hösten är här!

I skarven mellan oktober och november gav sig *Tre Kronor* ut på sin sista seglats för säsongen, som vanligt med de frivilligt arbetande krafterna, volontärerna, ombord. Denna seglingshelg var vi 34 personer inklusive den fasta besättningen. Alla volontärgrupper var representerade utom Bladets redaktion. Vi hade tur med salspaningen – de visade sig i mängder, både på kobbarna och i vattnet – men inte en enda havsörn lyckades vi se.

\*\*\*

Däremot fick vi segla ordentligt, för det blåste bra. När vi skulle ankra för kvällen i norra viken i Mörtö Bunsö, en av de få som lämpar sig för ett segelfartyg i briggens storlek, låg där redan en segelbåt. En förhållandevis stor sak, en Arcona 465. Vi skickade iland några förhandlare i mob-båten, och Arconan flyttade sig snällt. Som tack fick de en visning av vårt fartyg dagen därpå och var mycket nöjda och glada.

\*\*\*

När vi avnjutit en god middag, som alltid på vår brigg, pratade vi om föreningen och dess framtid. Ett mycket viktigt ämne som debatterades livligt var hur vi ska kunna förnygra föreningen Briggen Tre Kronor. Flera goda idéer kom upp, men framför allt bildades en arbetsgrupp som ska ta sig an frågan på allvar. Den består av

Matilda Dagberg, Josefine Sollander, Per Björkdahl, Mats Andersson och Amanda Högdén. Om du har några bra förslag på ämnet förnygring, kontakta gärna någon av dem – deras kontaktuppgifter finns på [briggentrekronor.se](http://briggentrekronor.se), under Föreningen.

\*\*\*

På vägen hem mot Kastellholmen började vi avriggningen. Vi skar ur (lossade) alla segel utom ett, och de flesta tåg i den löpande riggen. Ibland går det så fort när vi riggar av att Lars "Ulven" Olvång knappt hinner märka allt, men i år hade han laddat med märklappar och duktiga assistenter i besättningen, så allt blev noggrant märkt.

\*\*\*

Medan *Tre Kronor* går i vinteride kommer mycket att hända som påverkar hennes framtid. Efter många års arbete verkar det nu vara nära förestående att bilda Stiftelsen Hållbara Hav. Ingående information och ett utprop kring detta kommer att skickas ut till föreningens medlemmar, till aktieägare och skeppsdelsägare inom kort. Därför går jag inte in på detaljerna kring stiftelsebildandet, men vill ändå vädja till dig som medlem att stödja processen helhjärtat.

\*\*\*

Så här i novembers mörker och kyla gläds jag åt ett av mina varmaste sommarminnen:

Dagen då jag, min dotter och mina två äldsta barnbarn fick en fantastisk segling med briggen utanför Limhamn. Det ser jag som ett bra sätt att förnygra föreningen – att få barnbarnen "sålda" på att segla brigg...

ROLF WIGSTRÖM, *Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor*

## God Jul och Gott Nytt År!



**BRIGGEN TRE KRONOR**

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELT. 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](mailto:BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE)  
 • [WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE](http://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



# Hållbara Havseminariet 2015

## – Östersjöns utmaningar och mediernas logik

Årets ämnen var mikroplaster, jordbruk och fiske. Övergripande för seminariet var mediernas roll för att nå ut med rätt information. Här kommer en sammanfattning av innehållet i föredragen.

Hela seminariet går att se på SVT Play om man söker på Hållbara Hav eller via länk från vår egen hemsida [www.hallbarahav.nu](http://www.hallbarahav.nu).

Göran Lindstedt öppnade seminariet och noterade att vi glädjande nog har sett ett ökat intresse hos allmänheten för Östersjön men att det fortfarande återstår ett stort arbete för att nå ut med rätt information till



Göran Lindstedt, vd för Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav.

alla. Den stora utmaningen är att nå ut till de 80-90 miljoner människor, med 14 olika språk, som bor i de områden som påverkar Östersjön. En förutsättning för att lyckas med detta är att man också förstår hur medierna fungerar.



Patrik Hadenius, vd för vetenskapstidskriften *Forskning & Framsteg*.

Dagens moderator Patrik Hadenius, vd för vetenskapstidskriften *Forskning & Framsteg*, talade om vikten av att beröra människor och att lyckas med att nå utanför Sveriges gränser samt om hur viktigt det är att vi fortsätter att forska och sprida de nya resultaten.

### Inledning

Magnus Breitholtz, professor vid ACES, Stockholms universitet;

– Östersjön är ett av världens mest belastade och förorenade innanhav. Några av de viktigaste problemen för Östersjön är att det



Magnus Breitholtz, professor vid ACES, Stockholms universitet.

är ett inneslutet hav med låg omsättning på vattnet. De föroreningar och närtsalter som släpps ut där blir kvar under lång tid. Östersjön är också beroende av att saltvatten kommer in från västerhavet, vilket bara sker med långa mellanrum.

– De arter som lever i Östersjön lever under konstant stress. De härstammar antingen från sötvattensmiljö eller marin miljö och är egentligen inte anpassade till salthalterna i Östersjön. Antalet funktionella grupper och arter är få och om en art försvinner finns oftast ingen annan som kan ta dess plats i ekosystemet. Överfiske kan, om det går för långt, leda till systemkollaps.

Magnus berörde också frågan om det är så att komplex forskning har svårare att komma ut i media och om det kan ha någon betydelse för Östersjöns framtid.

## Mikroplaster i Östersjön ”– litet problem med stora konsekvenser?”

Anna Kärrman,  
docent vid Örebro universitet



► – Plast i haven har behandlats mycket i media de senaste åren. Man har talat om hela ”kontinenter” av plast i haven. Det är sant att det finns enorma ansamlingar av plast i världshaven men det mesta av plasten syns inte utan finns i form av små plastpartiklar, så kallad mikroplast, säger Anna Kärrman.

Forskningsfältet är relativt nytt och man har fortfarande inte en fullständig bild av omfattningen och vilka problem som mikroplaster kan ge upphov till. Man hittar dock plast i nästan alla kategorier av organismer från alger till fåglar och däggdjur.

### Effekterna

Plasterna innehåller i sig själva kemikalier såsom mjukgörare, flamskyddsmedel, nonstickämnen och tungmetaller, och dessa kan skada organismen. Dessutom har partiklarna en förmåga att binda till sig andra ämnen som finns i vattnet och de kan därigenom fungera som en anrikare av miljögifter. Plastpartiklar i magtarmkanalen kan också medföra en mättnadskänsla eller att djuret helt enkelt inte kan få i sig tillräckligt med föda vilket leder till svält.

I förlängningen innebär det också att vi själva får i oss plaster eller kemikalier från plasterna när vi äter mat från havet.

### Källorna

Det finns många källor till plaster i havet. Sjöfart, fiske och annan industri i havet står för en del. Våra reningsverk släpper också ut mikroplaster som kommer från våra kläder när vi tvättar eller från hygienprodukter som vi använder.

Upp till 40 procent av plasten man hittar i haven kommer från olika former av förpackningar. I EU pågår just nu ett arbete för att minska användningen av plastpåsar och ett förbud mot tunna plastpåsar är på väg. I Sverige är dock plastpåsar ett mindre problem eftersom vi bränner dem tillsammans med våra sopor, något som inte är vanligt i resten av världen. Det vi bland annat kan göra är att försöka minska den onödiga användningen av plast i alla engångsförpackningar som vi använder.

### Mikroplast i media

Plast och nedskräpning i haven har fått relativt mycket utrymme i media. Det kan bero

på att vi kan relatera till havet och att nedskräpning berör oss mer känslomässigt eftersom det är något som vi ofta kan se med våra egna ögon, i alla fall innan det nöts sönder till mindre partiklar.

### Det långsiktiga perspektivet

För närvarande är kanske inte effekterna av plasten så stora men ökningen av plastanvändning har varit exponentiell och om inget görs kan konsekvenserna bli mycket stora.

Bilden av Östersjöns övergödningssymptomatik är, i media, rätt dystert. Bönderna är de stora bovarna och den enskilda individen

## Jordbrukets påverkan på Östersjön ”– många källor kräver många lösningar”

Christoph Humborg,  
professor vid Östersjöcentrum,  
Stockholms universitet



är köttätande lyxkonsumenter. Man hamnar lätt i en negativ spiral där man inte orkar ta till sig fler negativa budskap men det finns faktiskt mycket positivt att glädjas åt.

### Globala utmaningar

Jordbrukets problem är globala. Det finns ingen annan verksamhet som har så stor påverkan på miljön. 40 procent av jordens landyta är täckt av lantbruk och 30 procent av växthusgaserna kommer från jordbruket. Vår påverkan på fosfor- och kvävecykeln är också starkare än vår påverkan på koldioxidcykeln.

Vi står inför en global utmaning att, i framtiden, föda 11 miljarder människor på samma areal som vi har idag. För att klara det måste vi producera mer vegetabiliskt protein; vi måste använda vår gödsel effektivt och vi måste minska läckaget av kväve och fosfor till miljön. Samma sak gäller för Östersjön men här har vi redan många lösningar klara.

### Teknik finns för minskade utsläpp

Från 60-talet till 90-talet ökade Danmark sin gödselanvändning mycket kraftigt. Sedan infördes kraftfulla regleringar och idag har användningen sjunkit drastiskt. Samtidigt har effektiviteten ökat så att en mycket större del av näringen från gödseln hamnar i maten istället för att spridas i naturen.

Bakom detta ligger en rad olika åtgärder. Det handlar om att bygga gödselbrunnar för att lagra gödseln så att den kan spridas vid rätt tid; anläggandet av skyddszoner

mot vattendrag; användandet av fånggrödor; ny teknik för att få ner gödseln ordentligt i jorden; kartor som visar hur mycket när-salter som redan finns i marken och sensorer på gödselspridare som ”ser” hur grönt det är och därefter doserar gödseln. Allt detta är teknik och kunskap som vi utvecklat för att rädda Östersjön samtidigt som det är något som hela världen har nytta av och som vi borde kunna exportera.

Idag ser vi bland annat hur ett land som Polen snabbt moderniserar sitt jordbruk och även ökar sin användning av gödsel. Nu är det viktigt att vi hjälper till och överför kun-

skap och teknik så att de inte behöver göra om de misstag som vi redan gjort.

### När är det bra i Östersjön?

Att vända utvecklingen är som att vända en oceanångare. Det tar tid. Samtidigt är det viktigt att vi väljer vilken status vi vill ha för Östersjöns miljö. Vi kommer inte tillbaka till samma nivå som början av 1900-talet utan vi kommer att få acceptera viss mängd bottendöd

och viss mängd algbloomningar. Även detta är en diskussion som måste föras i media.

### Vilka är kustfiskarna?

Östersjön består av öppet hav och kustvatten med rätt stora skillnader vad gäller artsammansättning. Kustfisken är i större utsträckning sötvattensfisk som lever i flera lokala bestånd som vanligen inte blandar sig med varandra medan utsjöarterna har marint ursprung och lever i större bestånd som rör sig över mycket större områden. Kustfisken varierar också med säsongen. Under den varma tiden dominerar sötvattensarter men på hösten när det är kallare kommer flera av utsjöarterna in till kusten.

### Varför ska man bry sig om kustfisken?

Generellt är kustfisken viktigt för yrkesfisket men även för fritidsfisket. Man beräknar att fritidsfisket landar mellan 10 och 20 gånger så mycket som yrkesfisket längs kusterna. Fisket har ett stort socioekonomiskt värde

## Kustfiskens hot och möjligheter ”– inte bara skarv!”

Jens Olsson, forskare  
Statens lantbruksuniversitet



även för dem som inte själva fiskar eftersom det uppskattas mycket att kunna köpa lokalt fångad fisk.

Fisken är också nyckeldjur i kustens ekosystem där den äter mindre djur men samtidigt själv blir föda för större djur. Rovfiskar fyller också en viktig funktion för att reglera effekterna av övergödningen genom att hålla efter spigg och annan fisk som äter de mindre djur som betar bort algerna som annars skapar överväxt på bottenarna.

Fisken är också en viktig indikator på tillståndet i havet. Ändrade temperaturer, salt- och näringshalt avspeglas snabbt i ändrad artsammansättning.

### Hur mår fisken längs kusten?

Tillståndet varierar beroende på art. Det är också svårt att få fram exakta data för alla arter. Generellt gäller att abborre och gädda verkar ha ökat i många områden även om det inte gäller i alla bestånd. Även gös, som gynnas av högre temperaturer och näringsrikare vatten, har ökat. Dock ser man att det finns gott om liten fisk men få stora exemplar, vilket är ett tecken på överfiske. Siken består av två olika bestånd där ett leker i älvarna och det andra till havs men där båda uppträder tillsammans. Det är därför svårt att säga något om utvecklingen i kustvattnen specifikt men man tror att den har ökat något.

### Hot och möjligheter

Faktorer som påverkar fiskbestånden är näringshalt, klimat och salthalt. Ju varmare det blir desto mer sötvattensarter får vi.

Fiskar och människor gillar samma miljö. Sedan 60-talet har 40 procent av lekområdena försvunnit på grund av vi människor exploaterat dessa och takten är ungefär 1,2 procent per år.

Fisket påverkar både antal och storlek på fiskarna. Försök visar att man snabbt får kraftiga förbättringar av bestånden om man slutar fiska.

Skarven är en "het potatis" där debatten tenderar att bli polariserad. Uppskattningar visar att i vissa lokala bestånd tar skarven upp mer än vad fisket gör. Detta gäller dock inte överallt. Här krävs mer forskning för att mer specifikt kunna avgöra skarvens verkliga roll.

### Komplexa frågor i media

Från publiken ställdes frågan om det är lätt eller svårt att få gehör för komplexa frågeställningar i media. Svaret var att man oftast försökte att skriva pressmeddelanden som inte var för komplexa för att lättare nå ut. Sedan har journalister en förkärlek för att skriva om fiske sommartid när många är ute och fiskar. Vintertid är frågan inte riktigt lika aktuell i media. ■

/TEXT OCH FOTO: STURE HAGUND



## Paneldebatten vid IHH Seminariet 2015

Seminariet avslutades med en paneldiskussion med **Tina Elfving**, föreståndare för Östersjöcentrum, Stockholms universitet, **Nina Cromnier**, generaldirektör KEMI, **Anna Schytt**, chef för SVT:s vetenskapsredaktion, **Susanna Baltscheffsky**, chefredaktör Ny Teknik, **Emma Norén**, riksdagsledamot, Miljöpartiet och **Göran Lindstedt**, Vd för Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav.

Ämnen som togs upp var hur människor nås av nyheter och att man i sociala medier själv väljer vilka nyheter man får; vad som gör att en nyhet blir intressant för media; hur media värderar information från forskare och myndigheter och vilken roll myndigheter spelar för att översätta forskarnas resultat och göra dem förståeliga för allmänheten.

Media vill gärna att forskare uttalar sig och många forskare är ofta bra på att svara på frågor. Däremot är det mindre vanligt att forskare själva går ut med sina resultat i media. Ett skäl till detta kan vara oron för andra forskares reaktioner.

Vissa nyheter fastnar i folks medvetande och finns kvar i flera år medan andra glöms bort nästan omedelbart. Nyheter om övergödning återkommer varje sommar med ungefär samma innehåll och här efterlystes mer frågor om varför maktavarna inte gör mer. Ett annat önskemål var en mer utbildande journalistik.

Som avslutning fick deltagarna svara på vad de vill göra bättre och där var svaren att nå ut bättre med information till länder runt Östersjön; ett starkare internationellt arbete; bättre information om vad politikerna gör; få ut mer djupgående information från forskarna till journalisterna; mer relevant information om Östersjön; mer forskningsnyheter som berör och fler råd och tips till tittare och läsare.

Detta är axplock av vad som sades, mycket mer information får du genom att se seminariet och paneldebatten på SVT Play. Länk finns under "Seminariet" på [www.hallbarahav.nu](http://www.hallbarahav.nu). ■

/STURE HAGUND

## Man ska inte behöva vara professor för att göra rätt

Kronprinsessan **Viktoria** intervjuades av **John Crispinsson** i miljöutställningen "Etta med kök". Kronprinsessan påpekade att miljöfrågan är viktig för att den rör oss alla. Det rör naturen, miljön och maten som vi får från Östersjön. Kronprinsessan är kunig och väl påläst när det gäller miljöfrågor. Detta genomsyrar även det egna hemmet vilket lett till att en del plastleksaker sorterats bort. Detta verkar dock inte vara något problem för prinsessan Estelle utan hon är själv intresserad och vill veta vilka saker som är av plast och vad som är av trä. Se hela intervjun på SVT Play via länk under "Seminariet" på [www.hallbarahav.nu](http://www.hallbarahav.nu). ■



# Jubileumsdag på Kastellholmen

20 år sedan starten av bygget och tio år sedan sjösättningen firades i skönt väder den fjärde oktober. Hundratals besökare, fika, intressanta föredrag, lunch ombord, och en gratis kortsegling på Strömmen. Succé alltså! Senare på kvällen firade de som kunde närvara, av personal, byggstyrka, styrelser, nuvarande och tidigare volontärer, med en fest. ■

/TEXT OCH FOTO: PER BJÖRKDAHL

*Ansiktsmålning med maritima motiv blev populärt. David och Vincent Friberg med mormor Gun var några av alla som blev målade.*



*Ett av fler välbesökta föredrag var när skeppsbyggmästarna Korban Koman och Gustav Dillner berättade om bygget och var de hämtade inspiration och idéer.*



*Överst, Henrik Baltcheffsky, Briggen Tre Kronor ABs ordförande hälsar alla välkomna. Sven-Erik Eriksson ur rigg- och underhållsgruppen skjuter "Svenskt lösen".*



*Kapten Allan Palmer tar alltid tillfället i akt att "segla loss" direkt från kaj när det är möjligt. Så även denna dag.*



Många "nya" besökare fascinerades av briggmodellen.



En av många besökare var konstnären Björn Senneby.



Briggens "handboksnestor" Göran Romare.



Tre Kronor rullar fram i över sju knop driven av riggen och den sviktade undermärsen. På babords låring ön Hogland.

## Fartfylld segling med sviktad stump

Det vi ser här ovan hör inte till vanligheterna. *Tre Kronor af Stockholm* forsar fram med sviktad stump. Kapten Allan Palmer berättar: – Som vanligt hade vi frisk vind till Sankt Petersburg. Efter utklareringen från Schengenområdet på Hapasaari, Aspö på svenska, gick det alldeles för fort. Det blåste runt 17-18 meter och vi minskade segel efter hand. Till slut sviktade vi förundermärsen – en kul övning dessutom. Det gick fortfarande alldeles för fort, runt sju knop. Vi skulle ju ta lots först nästa morgon, vid Kronstadt. Till slut bärgade vi även stumpen och seglade enbart för riggen i fem till sex knop. Framåt morgonen låg vi och "höll" för maskin innan porten i stormbarriären vid Kronstadt. Slutligen kunde vi ta ombord lotsen vid passage av Kronstadt på utsatt tid, berättar Allan. ■

/PER BJÖRKDAHL

**Briggens Handbok:** Svikta (om segel): Att genom en kraftig surrning runt en del av seglet minska dess yta. Även att medelst en surrning kring vant eller barduner öka spänningen i dessa utan att ta hem i taljerep eller skruvtackel. Svikta stumparna: Jfr Evert Taubes ballad om "Blue Bird of Hull".

# Ensam i bräcklig farkost

## Del 2

Joshua Slocums  
tolv meter långa  
slup "Spray".



Alla tidiga ensamseglingar över Atlanten hade skett från väst till öst, med i huvudsak akterliga vindar. Den seglare som beslutar sig för att göra överfarten i andra riktningen kan välja en nordlig väg som är den kortaste, cirka 2 800 sjömil, men som ofta innebär motvind, och även sommartid en kedja med lågtryck västerifrån med hårt väder och grov sinkande sjö. Storcirkeln går längs Newfoundland med risk för isberg och betyder att angöring måste ske i den ofta täta dimma som orsakas av Labradorströmmen.

**E**tt annat alternativ är den så kallade Loxodromen, som är den linje som skär alla meridianer i samma vinkel. Den varianten är längre och innebär, förutom motvind, segling mot Golfströmmen.

Den som vill segla något bekvämare med liten risk att möta lågtryck kan välja rutten över Azorerna. Den är betydligt längre, cirka 3 500 sjömil, men innebär undanvindar i sol och värme. Riskerna med detta alternativ är svaga vindar under delar av färden samt tidvis orkaner som drar nordostvärt i Mexikanska golfen.

Den sydligaste varianten som kan kallas Passad-rutten är längst, 4 200 sjömil, men innebär säkra medvindar och vackert väder. Den går söder om Azorerna och Bermudaöarna.

### Hela varvet runt

Bland ensamseglarna intar de som seglat hela jorden runt en särställning. Särskilt värda att uppmärksammas är de första få, som utan den jippobetonade kommersiella uppbackning och det tekniska stöd som ofta präglar nutida seglingar, korsade alla de stora haven och också rundade de tre hornen Cape Aghulas i Afrika, Cape Leeuwin i Australien och Cape Horn i Sydamerika. Ska man vara riktigt nog, bör det tilläggas att ett fartyg som seglar jorden runt längs de fjortonde och femtonde breddgraderna måste passera ytterligare två "kap", nämligen

South East Cape på sydspetsen av Tasmanien och South West Cape, som är sydduden på Stewartön, och i sin tur skiljs från sydön på Nya Zeeland genom Foveauxundet.

### Slocum och hans Spray

Joshua Slocum föddes i Nova Scotia 1844. Han hade gått till sjöss i tonåren, arbetat hårt och fått sitt första befäl redan vid tjugofem års ålder. Efter några år blev han delägare och befälhavare i ett fullriggat fartyg om 1800 ton med namnet *Northern Light*.

År 1871 gifte sig Slocum med Virginia Walker, som skulle följa honom på flertalet av hans resor med *Northern Light* och föda sju barn ombord. När Virginia på en resa till Buenos Aires blev svårt sjuk och dog vid trettiofem års ålder, var Slocum otröstlig och enligt en av sina söner "som ett skepp utan roder".

Under ett besök i Massachusetts två år senare träffade Slocum sin kusin Hettie, en stilig kvinna på tjugofyra år. Tycke uppstod, och de båda beslöt att gifta sig. Bröllopsresan skedde med barken *Aquidneck* som fick last av fotogen till Montevideo. Två av Slocums söner var med ombord. Den äldste, Victor, var bara fjorton år, men mönstrade på som styrman. Resan var drabbad av olyckor från början till slut. Kolera härjade i Brasilien, besättningen rymde, *Aquidneck* tvingades i karantän av myndigheterna, en ny besättning shanghaiades och visade sig bestå av

mördare och rånare, myteri utbröt, och Slocum tvingades skjuta två besättningsmän. Med en ny besättning anträdde *Aquidneck* hemresan men visade sig ha fått smittkoppor ombord. Efter att ha begravt flera döda besättningsmän till havs, seglade Slocum fartyget med tre mans besättning i full storm. Till följd av en misslyckad vändning drev *Aquidneck* på nyåret 1887 upp på en sandbank vid Guaracasava och knäckte kölen.

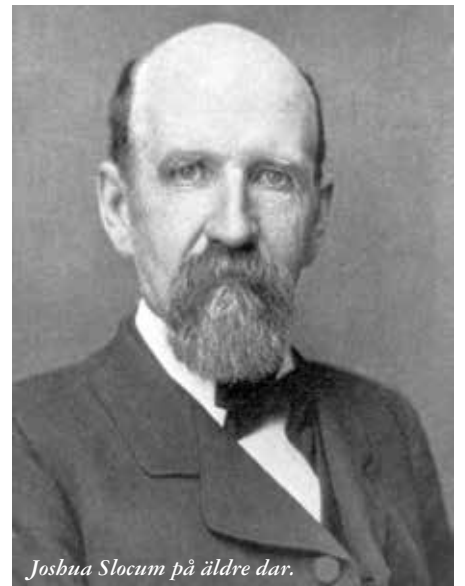
Efter att ha tvingats sälja det förlista fartyget med last och allt, beslöt Slocum att bygga en segelbåt med material som låg kvar runt vraket och ta sig hem med familjen. Båten, eller kanoten som Slocum kallade den, blev tio meter lång och riggades med

tre master och djonksegl. Bambuknippen surrades fast längs sidorna för att öka flytförmågan. Det tog tre månader att bygga båten som döptes till *Liberdade*. Namnet inspirerades av Brasiliens beslut att avskaffa slaveriet.

Efter sju månader i kanoten under en äventyrlig resa norrut längs Sydamerikas kust, via Västindien och Barbados upp mot Nordamerikas östkust, anlade Slocum med hustru och barn till Washington DC i december 1888. Hettie ville aldrig mera gå till sjöss, vilket var fullt förstäligt efter allt hon fått utstå under sin första långresa.

Slocum, vars långa erfarenhet som befälhavare på segelfartyg inte längre ansågs vara av värde i de ångdrivna skeppens begynnande tidevarv, drog sig fram en tid med diverse småuppdrag. Så, genom en tillfällighet, inträffade något som skulle ge honom en framträdande plats i seglingshistorien.

Båten, som en gång varit en vacker slup, drygt tolv meter lång över stäv och fem



Joshua Slocum på äldre dar.



meter bred över mittspant, hade kölsträckts 1801. Där hon låg, uppsläpad av mulåsnor på en åker, flera kilometer från stranden i Fairhaven, New Bedford, var hon i alla avseenden ett vrak. Hon hade ägts av en pensionerad valfångarkapten, som mest på skämt hade skänkt båten till sin gamle vän Joshua Slocum.

Slocum var femtio år gammal när han första gången besiktigade sitt nyförvärv. Visserligen hade han förstått att hon var i behov av upprustning, men inte att hon var i så eländigt skick. Han lät sig emellertid inte nedslås, utan bestämde sig för att med hjälp av sina besparingar sätta den gamla slupen i stånd och segla henne i kustfart med styckegods.

Upprustningsarbetet spant för spant och bordplanka för bordplanka krävde tretton månaders hårt arbete. Till slut var dagen för sjösättning inne. "Må lycka och välgång följa *Spray* på haven", uttalade New Bedfords skolfröken Stella Wright och krossade en butelj vin mot stäven.

Det visade sig att *Spray* var så snabb och sjövärdig att hon till och med kunde segla ifrån ångfartygen. Trots att Slocums frakttaxor bara var hälften så höga

som ångbåtarnas, var speditörerna likväl svåra att övertyga. Till slut tvingades Slocum mot bättre vetande hyra ut *Spray* till nöjesfiskare, vilket inte gav särskilt mycket pengar, men väl en mängd bekymmer.

Trött på motgångarna och utled på käbblet med sin hustru Hettie, som haft svårt att fördrå hans totala koncentration på *Spray*, beslutade sig Slocum för att göra vad ingen annan gjort, nämligen segla hela jorden runt ensam.

Den 24 april 1895 gav han sig iväg på en seglats, dittills utan motstycke i sjöfartens historia. I motsats till sina sentida efterföljare hade Slocum inget vindroder som tillät automatisk styrning medan seglaren sov. Inte heller hade *Spray* utrustats med hjälpmaskin som kunde föra henne ut ur stiltjebälten och bort från läkuster. Slocum saknade också kommunikationsmöjligheter via radio och telefon. Hans gamla kronometer kostade 15 dollar att laga, varför han lämnade den hemma och nöjde sig med en enkel plåtväckarklocka. Hans skeppskassa bestod av 1 dollar och 50 cent.

Det visade sig snart att *Spray* höll kurs alldeles utmärkt med surrat roder, och att hon red ut hårt väder bättre än många större

fartyg. Slocum fann emellertid att hennes rigg med en enda mast och en tung storbom, dryga tio meter lång, var alltför osmidig till havs. Han lät därför under resans gång rigga om henne till yawl med två master, vilket gav fler alternativ beträffande segelföring.

Slocums äventyr under den 46 000 sjömil långa resan finns beskrivna i hans bok *Sailing alone around the world* (1899). En av de sällsammare episoderna handlar om en våldsamt stormnatt utanför Azorerna, då Slocum låg svårt febersjuk i kajutan. När han vaknade till i rullningarna, fick han syn på en storvuxen man i ålderdomliga kläder, som stod till rors. På morgonen, då Slocum frisknat till och kravlade upp på däck, fann han sig på nytt vara ensam. *Spray* låg exakt på kurs efter nittio sjömil i full storm.

Många dråpliga situationer beskrivs. Slocum lyckades till exempel hålla pirater stången genom att sprida ut mattstift på däck. Vilda tjut av smärta från sydamerikanska infödingar som nattetid smugit sig ombord på den ankrade *Spray*, bekräftade effektiviteten i denna metod.

När han anlöpte Apia på Västra Samoa, möttes Slocum av tre unga flickor i kanot, som hälsade honom med orden Talofa lee, vilket betyder "Ta emot vår kärlek, hövding!" Frågan om han kommit ensam, besvarade han till flickornas uppenbara mistro jakande.

– Nej, Du hade andra män. Du ätit upp dem! Varför du kommit lång väg?

– För att höra er sjunga!

– Oh, Talofa lee!

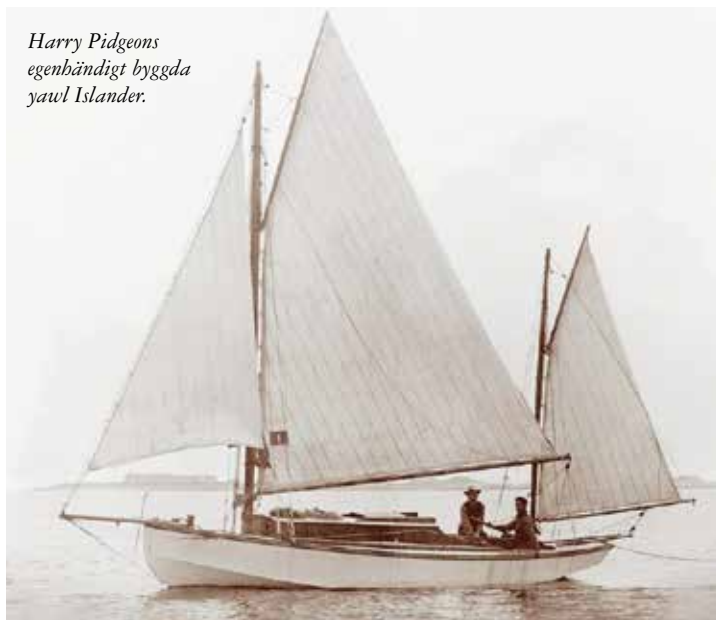
Ett av Slocums största problem var att inte ha någon att tala med ombord. Han var nämligen övertygad om att talförmågan genom långvarig tystnad skulle gå förlorad. Men praktisk som han var löste han problemet genom att ständigt föra en högljud dialog med sig själv, båten och stjärnorna.

Den 27 juni 1898 återvände Slocum till utgångspunkten på USAs östkust.

Fyra år efter sin bedrift köpte han efter åtskilliga påstötningar från Hettie en liten lantgård på Marthas Vineyard. Det dröjde emellertid inte länge förrän Slocum hade fått nog av familjelivet på landet och flyttade tillbaka till kajutan på *Spray*.

Trots sin berömmelse fick Slocum ett olyckligt slut i livet. Åtta år efter sin världsomsegling åtalades han för att ha våldfört sig på en tolvårig flicka ombord på *Spray*. Han erkände otillbörligt närmande, dömdes till fängelse och blev så småningom frigiven med svårt fläckat rykte.

Harry Pidgeons egenhändigt byggda yawl Islander.



De sista åren led han av svimningsanfall och var mentalt nedgången. Också *Spray* var i dåligt skick efter år av eftersatt underhåll.

Den 14 november 1904 seglade Slocum ut med *Spray* från Vineyard Haven med kurs mot Sydamerika. Han hördes aldrig mera av. Av *Spray* hittades inte en vrakspillra. Men Slocums enastående bedrift skulle inspirera många.

### Äldste ensamsegelaren

Harry Pidgeon, som föddes 1870 på en bondgård i Iowa, såg inte havet förrän han var 18 år. Över 50 år gammal gav han sig ut på en världsomsegling med sin egenhändigt byggda yawl *Islander*. Den framgångsrika färden gav mersmak, och några få år efter hemkomsten gjorde han om bedriften. Han gifte sig på äldre dar och begav sig 77 år gammal ut på sin tredje världsomsegling tillsammans med sin nyfunna fru Margaret. Allt gick väl, och Pidgeon planerade ytterligare en resa. Åldern tog emellertid ut sin rätt. 84 år gammal avled Pidgeon som en av de få verkligt lyckliga ensamsegelarna.

### Hemlig ensamsegelare

En mera tragisk personlighet i ensamsegelarnas skara var den mångbegåvade fransmannen **Alain Gerbault**. Han deltog som flygare i första världskriget, blev civilingenjör, internationell bridgemästare, elitfotbollsspelare och tennisstjärna. Om någon visste vad exponeringen i det mediala rampljuset och kändisskapets tomhet innebär, var det Gerbault. I grunden en djupt ensam människa, letade han i hela sin levnad efter det som bortom pengar, berömmelse och karriär ger livet mening. I sin gaffelriggade kutter *Firecrest* tillbringade Gerbault två år med att segla ensam i Medelhavet. Då och då stannade han till för att spela tennis och blev omsider fransk mästare.

Den 5 april 1924 gav sig han sig tyst och stilla iväg från Cannes i den då ganska slitna



En annan vy av Joshua Slocums "Spray".

## Ensam i bräcklig farkost, fortsättning...

*Firecrest* utan att ha berättat om sina planer för någon. Efter över 100 dygn med hårt väder, rigghaverier och skörade segel anlöpte han New York, där han till sin fasa möttes av hurrande människor och ett jättelikt media-uppbåd. Ett år senare, då han bland annat passat på att vinna en Davis Cup-final i ten-



Alain Gerbault som ung i sin gaffelriggade kutter *Firecrest*.

nis, var han redo att lämna allt oviktigt ståhej bakom sig och ånyo gå till sjöss.

Från Balboa Bay i Panama gav han sig ut på en ensamresa jorden runt med den nyrustade *Firecrest*. Den tog honom till Galapagos, Gambier-, Marquesas- och Tuamotuöarna i Polynesien samt till Mangareva, som anses vara en de ljuvligaste öarna i Söderhavet. Efter att ha avböjt ett erbjudande att stanna och bilda familj på denna ö, seglade han vidare till Tahiti, Bora Bora, Samoa och de sällan besökta Wallisöarna. Där grundstötte han på ett korallrev och började simma mot stranden i tron att båten var räddningslöst förlorad. Till sin häpnad upptäckte han efter en stund att *Firecrest* flöt efter honom på insidan revet. Orsaken, visade det sig, var att hon förlorat sin fyra ton tunga blyköl i bränningarna på revet. Med hjälp av ett franskt örlogsfartyg lyckades Gerbault efter flera veckor bärga kölen och tillverka de tio nya meterlånga bronsbultar som var oundgängliga för att få den på plats igen. Trots att han erbjöds hövdingstatus och ett bekymmersfritt liv på Wallis, drog Gerbault åter till havs.

Den 24 juli 1929 tog sig Gerbault och den nu svårt nedgångna *Firecrest* in till

Cherbourg. Under den fem år långa seglingen hade han loggat 40 000 sjömil och tillbringat 700 dygn ensam på öppet hav. Han tilldelades Hederslegionen och donerade *Firecrest* till den franska sjökrigsskolan i Brest som emellertid lyckades sänka henne under bogsering.

Tre år senare lämnade Gerbault Marseille på sin nybyggda kutter för att ytterligare en gång söka den ensliga atoll, där han kunde slå sig ner och äntligen få ro. Han letade förgäves i nio år. 1941 landsteg han, svårt malarisjuk, i Dili, Timor, där han dog den 16 december.

År 1947 flyttade den franska flottan hans kista till Bora Bora, där Gerbault begravdes med militära hedersbetygelser vid den lagun han sagt sig älska mest.

## Ensamseglare för fred och frihet

Byggnadsingenjören **Ed Miles** i Memphis var en ivrig anhängare av Broderskapsrörelsen. År 1926 hade han byggt en liten jakt vid namn *Sturdy*, med vilken han avsåg att ensam segla runt jorden och bedriva en världsomspännande värningskampanj för rörelsen. Efter ett stormigt gräl med sin hustru lämnade han New York och anlöpte Gibraltar efter 45 dygn. *Sturdy* var ovanligt nog utrustad med motor, vilket blev hennes öde. I närheten av Port Said totalförstördes hon av en bränsl-explosion.

Miles klarade emellertid livhanken, åkte tillbaka till USA, skilde sig, började bygga *Sturdy II* och gifte om sig med en dam som skulle fungera som sekreterare, hjälppredikant och PR-kvinna. Han utrustade sin nya fru med flyg- och tågbiljetter till Sydostasien, fraktade *Sturdy II* till Port Said och fortsatte därifrån ensam sin avbrutna segling mot Singapore, Ceylon, Indonesien och Japan. Redan i Indien hade emellertid den nya frun fått nog och till Miles stora besvikelse återvänt till USA.

Miles seglade på och predikade oförtrutet sitt fredsbudskap. När han efter en lång färd österut över Stilla Havet nådde San Francisco, skilde han sig också från fru nummer två och seglade båten till Matzalan i Mexico, där han gifte sig för tredje gången, nu med en österrikisk dansös. Denna dam visade sig emellertid redan vara gift och ha äktat Miles bara för att få uppehållstillstånd i USA. Det blev skilsmässa för tredje gången.

Allt seglande, predikande och kärlekstrassel hade ruinerat Miles. Segt och evenetet drog han sig fram med tillfälliga jobb. År 1944 ställde han upp som president-

kandidat utan att ha mer än några futtiga dollar i kampanjkassan. Inte oväntat vann Roosevelt. Men inte ens nederlaget i politiken krossade Miles. Hans sista projekt blev att skriva och ge ut en häftad bok med sina tankar. Men bara ett ex blev tryckt.

## En ny genväg

Panamakanalen invigdes den 15 augusti 1914. Dessförinnan måste alla fartyg som seglade mellan Stilla Havet och Atlanten passera Sydamerikas sydspets Kap Horn (som egentligen är en udde på en liten ö, 200 sjömil söder om Cape Forward på fastlandet) eller trassla sig igenom det 580 km långa Magellans sund mellan Eldslandet och det sydamerikanska fastlandet. De måste då rida ut de ständiga stormarna i *The Roaring Forties* och *The Screaming Fifties*, det vill säga de fyrtionde och femtionde breddgraderna.

I Sydatlanten rusar stormvindarna österut förbi Godahoppsudden i södra Afrika ut i Indiska Oceanen. Om man bortser från några småöar, som de ensliga Crozetöarna och den ödsliga Kerguelen, är det 5 000 sjömil till närmaste land, Australien. Seglaren kommer på vägen dit också att möta kyla och drivis i Södra, eller som den också kallas, Antarktiska Oceanen. Stormbältet går vidare förbi Tasmanien och Nya Zeeland. Vindarna har fri framfart i ytterligare 6 000 sjömil, tills de möter sitt enda hinder. De pressas in i Drakesundet mellan Kap Horn



**Sten Niklasson** är föreläsare och författare.

Som medlem i föreningen har Sten nu senast hållit föredrag om "monstervågor" på vår Briggmåndag den fjärde maj och har tidigare medverkat i Briggenbladet med artikeln "Nauscopie" i nummer 1, 2014.

Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarande och fartyg, men han ger också skarpa och älskvärda porträtt av de excentriska människorna bakom konstnärliga alster och vetenskapliga framsteg. Den mångsidigheten kanske inte är så märklig med tanke på Stens bakgrund. Han var som departementsråd ansvarig för Sveriges tekniskt/vetenskapliga samarbete med andra länder. Har på uppdrag för FN bistått en rad utvecklingsländer inom innovationsområdet och var också generaldirektör för den svenska patentmyndigheten. Han är bland annat ledamot av Uppfinnarkollegiet och Tekniska Museets styrelse.

i norr och Grahams Land i söder. Där kan deras fulla ursinne utlösas, och passagen blir till varje sjömans mardröm.

### Modig norsk ensamseglare

Den förste som i en liten båt rundade Kap Horn den svåraste vägen från öst till väst mot vind och sjö var norrmannen **Alfons Möller Hansen**. Han rundade hornet 1934 i en stadig kutter med namnet *Mary Jane* som ritats av Colin Archer, och som också hyste hunden Mate och katten Sailor. Det tog honom 110 dygn att ta sig från Buenos Aires till ön Chiloe, vilket betyder en seglad dygnsmedeldistans om bara 30 sjömil och svåra förhållanden. Efter en kort vila seglade Hansen vidare längs Chiles kust. Där hittade man några månader senare vrakspillror efter *Mary Jane*. Hansen var borta för alltid.

### Äventyrlig ensamseglare

En person som inte riktigt platsar i ensamsegelarnas brokiga skara var **John Voss**, som i likhet med Slocum och Drake fört befäl i stora segelfartyg. Han bör i alla fall nämnas, eftersom han gick till ytterlighet när det gällde att hitta på äventyrliga, publicitetsdragande seglatser i små båtar och fiktiskt, därtill tvingad, genomförde delar av de långa seglingarna ensam.

År 1913 utkom den första utgåvan av boken *The venturesome voyages of Captain Voss* i Japan. I denna märkliga bok beskrivs hur Voss för 80 dollar köpte en över hundra år gammal stridskanot, riggade den med tre korta master, och med början 1901 seglade den över tre världshav.

Äventyret började i sällskap med en kanadensisk journalist, Norman Luxton, som enligt Voss inte hade någon sjövana, och som hade lockats av ett löfte om en belöning om 2 500 dollar. Luxton själv hävdade i en egen bok att han innehade styrmansbrev, och var den som egentligen kom på hela idén med världsomseglingen. Han avvisade Voss påstående om belöning, och kontrade med antydningar om att Voss i berusat tillstånd skulle ha mördat den tasmanske besättningsman som under ett skede av färden ersatte den sjuke Luxton. De flesta som tagit del av båda dessa versioner verkar sätta mest tilltro till Voss.



Stridskanoten *Tilikum* vid Margate med kapten John Voss stående i fören.



Den argentinska nationalhjälten Vito Dumas i sin tio meter långa *Legb II*. Nedan avbildad på frimärke.



Denne tillbringade sina sista år som busschafför i Kalifornien och slutade sina dagar den 27 februari 1922 vid 71 års ålder. Den märkliga kanoten som bär namnet *Tilikum* finns fortfarande till beskådande i sjöfartsmuséet i Victoria, Canada.

### Uthållig ensamseglare

Många håller argentinararen **Vito Dumas** för en av de största världsomseglingarna. Han var, som han själv uttryckte saken, "kedjad till nuets och morgondagens trampkvarn" ända tills han bestämde sig för att "ta farväl, kanske för evigt" av sitt ditillsvarande liv genom att segla ensam över haven.

Under de följande tjugofem åren gjorde Dumas upprepade ensamseglingar, som krävde utomordentligt sjömanskap och enastående uthållighet. Flera gånger seglade han sin tio meter långa *Legb II* utan uppehåll över 7 000 sjömil. Han gjorde vidare under tolv och en halv månad en världsomsegling, som tog honom genom The Roaring Forties och runt Kap Horn. Under denna segling loggade han 20 420 sjömil och anlöpte hamn endast tre gånger.

Den 6 juli 1942, mitt under brinnande krig, lämnade Dumas Montevideo med kurs mot Afrika. Han tvingades under de första fyrtio timmarna oavbrutet stå till rors för att klara en storm med vindar upp till 30 sekundmeter. Vågorna slog håll i förskeppet som började läcka. Dumas lyckades provisoriskt täta läckan med segelduk men skadade

sig allvarligt i händerna under arbetet i den svåra sjögången. Han högra arm svullnade upp och feber satte in.

Den första stormen följdes omgående av en ny. Efter två dygns kamp för att rädda båten från undergång hade febern stigit till över 40 C, och en illavarslande lukt kändes från den helt obrukbara armen. Dumas insåg att han måste amputera armen med den primitiva utrustning – en yxa och en sjömanskniv – som stod till förfogande. Men innan han hann påbörja operationen förlorade han medvetandet.

"Jag vet inte hur länge jag var utslagen men vid tvåtiden på natten den 12 juli vaknade jag. Kojen var genomfuktig. Kunde en brytande sjö ha tagit sig in genom ventilerna? Men jag visste att de var väl stängda. När jag rörde mig kändes armen lättare. Tack och lov! I min arm hade en gapande sår öppnat sig. Det var nära åtta centimeter långt och varet flöt ur det."

Den 24 juli drabbades Dumas av ännu en storm, denna gång med orkanstyrka. I trettio timmar satt han till rors för att försöka segla undan ovädret men tvingades till slut av smärta och trötthet ligga bi med drivankare. Med alla luckor stängda redde han sig en bädd av genomvåta kläder på durken och förlorade på nytt medvetandet.

Femtiofem dygn efter avfärden från Montevideo anlöpte Dumas Kapstaden. Efter vad han fått utstå, skulle man kunna anta att han stannade där. Så icke. Efter ett par dagars vila inledde Dumas nästa etapp, de 7 400 sjömil till Wellington, Nya Zeeland, dit han kom efter 104 dygn. Så gott som omgående fortsatte Dumas över Stilla Havet mot Valparaiso, vars hamnljus han siktade efter ytterligare sjuttioen dagars segling utan landkontakt.

"Man måste alltid ta avsked av allt – hamnar, städer, människor – och fortsätta. Jag vet bara att jag fortsatte gång på gång med en liten låga brinnande inom mig." ■

/STEN NIKLASSON

# Vi hittade en "Briggenblogg"

För er läsare som inte är helt hemma ute i internets "cyberrymd" vill vi gärna dela med oss av denna underbara blogg.

Internet är verkligen en outsinlig källa där alla tänkbara intresseområden finns att utforska.

Ett sånt område är så kallade bloggar. Dessa har gärna formen av en personlig "dagbok", då oftast tillgänglig endast för inbjudna vänner. Ibland kan bloggar vara helt offentliga eller också riktad mot en grupp som till exempel en förening. Fenomenet Facebook är i grunden en sorts "jätteblogg".

Bloggen här till höger är återgiven i sin helhet med tillstånd av upphovskvinnan Maria Wålsten i Härnösand – Tack Maria!

Och hur fick vi tag i den? En barndomskamrat till Sture Haglund på Briggens kontor tipsade att hon sett den på nätet. Och vi kunde inte motstå att dela med oss!

## Varför heter det blogg?

Vi citerar "Wikipedia", webbens egen uppslagsbok: En blogg (avkortning av weblog; av engelskans blog, kortform av weblog från de engelska orden 'web' och 'log'), webbjournal eller webbdagbok är en webbplats som innehåller periodiskt publicerade inlägg och/eller dagboksanteckningar på en webbsida där inläggen är ordnade så att de senaste inläggen oftast är högst upp. Många bloggar uppfyller definitionen för ett massmedium. ■

/PER BJÖRKDAHL



## Utanför Hemsön

Jag hade varit på tangofest på Hemsön och skulle sova i båten. Det var i mitten av september, och natten var kall. Jag hade problem med strömförsörjningen i båten så dieselmotorn hade lagt av. Vid fyratiden vaknade jag av att jag fr Det var fortfarande mörkt, men jag bestämde mig ändå för att segla hem till Härnösand. Lite längtade jag efter att testa mörkersegling, men mest såg jag fram emot att få se solen gå upp ute till havs. Som tur var hade jag tillräckligt med el för att kunna starta motorn, så kvart över fyra lade jag ut efter att ha tagit några djupa andetag. Pulsen var högt, för solsegling i mörkret hade jag inte testat förut.

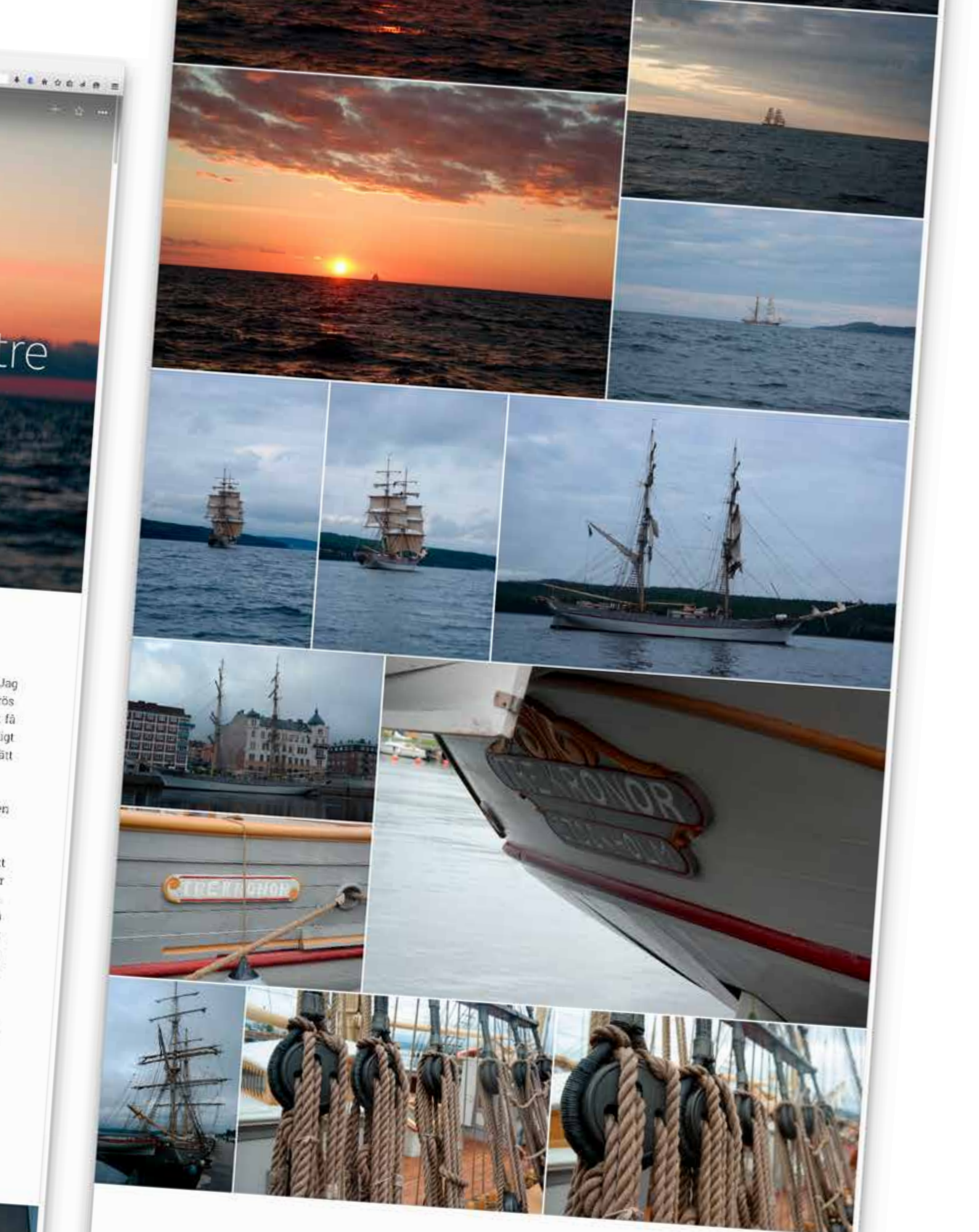
Inne i Prästhushamn på Hemsön var det spegelblankt vatten, men så fort jag kom utanför hamnen kände jag av brisen och vågorna. Inte läskigt, men tillräckligt för att det skulle kännas som ett äventyr!

Gryningen var verkligen magiskt vacker! Det mörka vattnet, paletten av soluppgångsfärger samt horisonten! Faktiskt att jag stämde upp i en improviserad sång för mig själv... Vid horisonten lade jag ganska snabbt märke till något. Det var jättesvårt i början att avgöra vad det var, så jag snabbade mig ner i kajutan efter kikaren och tog kurs mot horisonten. Efter ett tag såg jag ju... Det var typ... ett piratskepp... eller... kanske möjligtvis ett spökskepp? Lite smått läskigt var det, så jag tänkte ett tag smita in i sundet mellan Hemsön och Lungön. Men där var ett fortfarande mörkt och dystert, så jag repade lite mod och styrde igen ut mot soluppgången och "spökskeppet". Tänkte att INGEN kommer att tro mig om jag inte åtminstone får till någon bild. Jag är så glad att jag gjorde precis så, för soluppgången som följde var minst sagt magisk!

Efter det att solen gått upp seglade jag sida vid sida med skeppet och blev så glad när det också vände in mot Härnösand! Då var jag så nära att jag också såg radarn som satt i en av skeppets master, och då kunde jag definitivt stryka möjligheten att det var ett spökskepp, för vem har hört om ett spökskepp med radar?

När jag från första parkett bevittnat hur denna jätteskuta lagt till vid kajen i Härnösand, lade jag själv till och promenerade fram till skeppet för att kika lite närmare på det och såg då namnskylden. Det var Briggen Tre Kronor som var på besök längs Norrlandskusten för att sätta fokus på det som är ställt med Östersjön. Fin båt! Jag hoppas jag får tillfälle att segla med den någon gång, det är nu på min "bucket list".





Jag  
rös  
få  
igt  
ätt

Blått  
Vik Wälöpp



Blått  
Vik Wälöpp

# En oväntad seglats med STATSRAAD LEHMKUHL

Tall Ships' Races Belfast – Ålesund 2015

Så ligger hon där, helt plötsligt, vid sin hemmakaj mellan Haakonshallen och Bryggen, vid Vågen i Bergen. *Statsraad Lehmkuhl*, briggen *Tre Kronors* främsta konkurrent under The Tall Ships' Races 2013, nyss hemkommen från segling till Shetlandsöarna.

*Statsraad Lehmkuhl  
har haft Bergen  
som hemmahamn  
sedan april 1924.*



FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG

Några minuter senare står jag på rederikontoret, men får veta att nästa segling är fullbokad. Samtidigt ringer telefonen, någon lämnar återbud och jag går tillbaka till min konferens och berättar att jag i morgon ska mönstra på stadens stolthet, som "medseiler" till Belfast.

## "Bergen er nedbør, Bergen er allt som er vått" <sup>A</sup>

Vi är inte så många som tar det här med fartygsmedicin på så pass stort allvar att vi träffas regelbundet, men nu var vi ändå 177 deltagare från 42 olika länder som samlats, för att delta i årets "International Symposium on Maritime Health". Organisationen IMHA, International Maritime Health Association, ordnar regelbundet symposier och utbildningar där deltagarna är läkare, forskare, representanter för rederier, nationella myndigheter och internationella organisationer som IMO, ILO, ITF med flera. Sedan 2007 har jag träffat mina skepps- och sjömansläkarkollegor i Göteborg, Nådendal, Gdansk,

Brest, Odessa, Goa och Singapore. Nu hade turen kommit till Bryggen i regniga Bergen, bästa tänkbara stället för ett maritimt möte. Stora supplybåtar, ankarläggare och seismikfartyg ligger vid kaj utanför konferenshotellet. Vi får också komma ut och se Bergen från sjösidan genom en tur på veteranbåtarna *s/s Stord 1*, *s/s Oster* och *m/s Granvin*.

Då jag höll mitt föredrag<sup>1)</sup> redan första dagen, kunde jag sedan ta det lugnt och tänka igenom vad jag skulle göra på resten av semestern – läsa, forska, renovera fartyg och bygga om sjömansläkarmottagningen – men så blir det inte. Det finns inget som lockar mer till eskapism än ett stort fartyg som ligger segelklart.

## "...och fick tjangsen att mönstra medsamma" <sup>B</sup>

Sjökläder och annat som behövs ombord får väl ordna sig på något sätt. Tänker på Ishmael ("*having little or no money in my purse, and nothing particular to interest me on shore, I thought I would sail about a little and see the*



Rutterna för 2015 års The Tall Ships' Races.

*watery part of the world*"<sup>C)</sup> och de som tidigare shanghajats och förts ombord på fartyg i bara de kläder de gick och stod i. Några timmar i land räcker för att skaffa det nödvändigaste. Volontären Helene visar runt på fartyget. Träffar den svenske lehmkuhlveteranen Tommy Berg, som nu gör sin sjunde segling med barken. Han känner Janne Jäberg, från briggens riggrupp. Som vanligt har många ombord bred sjöerfarenhet och flera var med i Tall Ships' Races 2013. Alla berättar om

hur roligt det var att vinna över *Tre Kronor*. Vi var ju lite nedslagna både i Helsingfors och i Stettin, men nu blir det ett annorlunda, mer utilitaristiskt perspektiv. Tänk att 32 svenskar kan göra fem gånger så många så norrmän så lyckliga!

Efter sedvanlig säkerhetsgenomgång lämnar vi Bergen 27 juni för att segla mot Belfast. Under eftermiddagen går vi för maskin, sederut, under broarna till Askøy och Sotra. Skärgården är karg och farleden trång. Vi passerar Marsteins fyr och går ut på Nordsjön. Dimman tättnar och det går inte längre att se backen från poopdäck. Snart ligger alla vi i 4-8-vakten i våra hängkojer och sover gott.

### ”Jag har seglat med britter och yankees och allt!” <sup>D</sup>

Ombord är det nog mest skandinaver, men här finns också folk från Tyskland, Nederländerna, Österrike och Frankrike. Den yngste ombord är 15 år och den äldste 85. Vi är 50 på vita vakten och lär oss direkt att vår ledare heter Janus och kommer från *Georg Stage*. Annars är det ett enda surr av namn: Terje, Gro, Øystein, Anna-Kristi, Martin, Georg och Borghild är några av de första jag lär känna. Men – 165 namn blir övermäktigt. Det är tur att vi har nummer. Det känns riktigt bra att segla en tur utan medicinskt ansvar och bara vara No 101. Vi fördelas på olika uppdrag: utkik, brandvakt, frälsarkranspost, rorgångare och byssatjänst. Resten drar i, eller kvajlar, rep och gör rent överallt. Hela tiden undervisas det både teoretiskt och praktiskt. De som är nybörjare får guidade turer i riggen. En och annan norgehistoria skulle kunna berättas eftersom en del av lärarna är mindre erfarna än flera av medseglarna. Vi får se märssigel avbeslås före stumparna, märkliga sätt att slå

FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG



Nya ”medseilere” på storran.

knopar och går runt capstan till en halarvisa. Helhetsintrycket är dock imponerande. På enbart ett par dagar är vi en fungerande besättning. Det är mer än riggen vi introduceras till. Hela tiden går små karavaner med elever runt ombord och ser på allt från förråd och byssa till maskinrum och aktersalong.

Utforskningen fortsätter på egen hand. Bakom dörrar med skyltar som ”Adgang forbudt” och ”Kun for mennesk” döljer sig in-



FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG

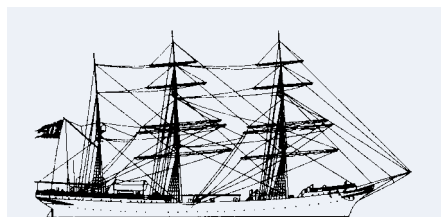
År 1983 var jag lättmatros på hardangerjakten *Anna Kristina*. Vi låg en gång förtöjda utanpå *Lehmkuhl* och genom att gå ut på vår märsrå gick det att svinga sig ner på barkens back. Hon var då nymålrad, men det vara bara ”monkeyshine” och rosten och förfallet gick inte att dölja. Fartygets framtid var under många år tveksam. Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl har nu säkrat den, genom att konsekvent använda henne som det hon ursprungligen byggts som – ett seglande skolfartyg.

### ”...törna in i våta kläder i en sur och usel skans och så ut igen och alle man till våders” <sup>F</sup>

Redan under de första dagarna på Nordsjön börjar jag tänka på sjöskildringar och sjömanssånger. Segling med *Lehmkuhl* skiljer sig en hel del från att gå på Östersjön, både när det gäller fartygets och farvattnens storlek. Det går inte att sjunga en shanty samtidigt som vi halar fall på *Tre Kronor*. Briggen är alldeles för liten. Brassning och segelsättning går så fort att ingen shantyman skulle hinna med. Men här är det ofta sång och musik ombord. Det känns som att arbetsvillkoren på *Lehmkuhl* påminner mer om de som sjömän arbetade under för hundra år sedan. Då vi lägger oss är det verkligen kallt – ner till sju, åtta plusgrader och det småregnar stor del av tiden. Samtidigt tvivlar jag på att något av fartygen förr hade så bra mat som vi. Ett frukostbord med bringebær-syltetøy (hallonsylt), brunost, Mills kaviar, Stabburets leverpostej, spekepølse och skinke. Det känns som när jag var liten, hemma hos bestemor och bestefar på Elverum, i Hedmark.

### ”Gamla Nordsjön, som svallar och brusar.” <sup>G</sup>

Första dagen till sjöss lyckas vi till slut sätta allt. Trots det gör vi inte mycket fart. Vinden är sydlig med en styrka på 3-4 Beaufort. På kvällen lämnar vi Fair Isle, som ligger mellan



#### STATSRAAD LEHMKUHL – BASFAKTA

**Byggt på** Tecklenborgvarvet i Bremerhaven 1914, som *Großherzog Friedrich August*, bytte 1940-45 namn till *Westwärts* och fick sedan sitt nuvarande namn.  
**Rigg:** barkriggad, med 2 026 m<sup>2</sup> segelyta, 22 segel  
**Rederi:** Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl, Bergen, Norge  
**Längd:** 98 m l.o.a. 85 m skrovlängd  
**Bredd:** 12,6 m  
**Djupgående:** 5,2 m  
**Masthöjd:** 48 m  
**Tonnage:** 1 701 BRT, displacement 1 516 ton  
**Huvudmaskin:** 1 125 HK  
**Maxfart:** 11 knop för maskin/ 17 knop under segel  
**Manskap:** 17 i fast besättning + 150 medseglare, 350 passagerare på dagsturer  
**Hemsida:** www.lehmkuhl.no



Statsraad Lehmkuhl i Pollock Dock, Belfast.

*Chopin* är, som alltid, på plats, med gamla bekanta i besättningen. Går också ombord på barken *Europa*, som jag inte seglat med sedan 2011. Saknar svenska skonaren *Vega*, som fått förhinder. Skonerterna *Gladan* och *Falken*, skonaren *Constantia* och kryssarklubbens kuttrar *Gratitude* och *Atlantica* lyser också med sin frånvaro. Många frågar också efter *Tre Kronor*, som skulle ha kunnat spela en viktig roll som ambassadör för Sverige.

### JARLE FLATEBØ, 60 ÅR, KAPTEN

Några pratstunder på däck och i styrhytten under seglingen, men det är inte förrän vi ligger till kaj i Ålesund som det blir tid till ett längre samtal. Det är inte mycket som sägs om kappseglingen. Vägvalet väster om Hebriderna kändes självklart och det gäller även Jarles lugna, filosofiska, kommentar "vi vinner ikke bestandig - men - vi taper aldrig!" /svensk översättning: Vi vinner inte alltid – men vi förlorar aldrig! /

På nätet finns historierna om Jarles upplevelser av sönderslagna segel i rykande orkan, räddning av skeppsbrutna och andra äventyr. Men där vi sitter, ensamma i en kaptenssalong stor nog att rymma hela *Tre Kronors* besättning, är det annat som Jarle väljer att berätta om.



FOTO: HANS GUNNAR ØVERENG

Hur en stor råsegelare kan användas för pedagogik och för att skapa gemenskap. Den kombinerade effekten av väder och vind, fartyget och dess besättning kan aldrig återskapas i en simulator. Det går när det gäller flyg, bilar och tåg, men den maritima miljön är så komplex att den inte kan återskapas artificiellt. I en allt mer digitaliserad värld får segelfartygen bara större och större betydelse. För några decennier sedan hade nästan alla administratörer i ett rederi egen sjöfarenhet. Så är det inte idag. Kaptenen betonar hur viktigt det är att personalen på rederikontoret ges möjlighet att regelbundet delta i verksamheten ombord. Själv har han arbetat i båda rollerna.

Jarle växte upp på Stord, mellan Bergen och Haugesund. Alla män i familjen var sjöfolk eller fiskare. När han som elvaåring flyttade till Oslo kom han snart i kontakt med *Christian Radich*, där han blev jungman och lättmatros. Studerade till styrman samtidigt som han läste pedagogik, och blev sedan båtsman på skolfartyget *Danmark*.

Efter riggning av *Havnøy* blev det styrmanjobb på *Sørlandet*. Här börjar vår kapten gräva djupt i minnet och det är han som först kommer på att vi faktiskt har suttit ombord på ett segelfartyg och pratat med varandra tidigare, i New York 1986, då jag var skeppsläkare på *Sørlandet*. Jarle hade då administrativa uppgifter och ägnade sedan femton år till att bygga upp ett företag. Det här var också en intressant tid, som förde med sig många resor och möten, bland annat med fackföreningen Solidarosc om samarbete kring förmedling av polska sjömän. Efter flera års boende i Monaco kom vändpunkten år 2001. "Jag må tilbake til havet" tänkte Jarle och blev kapten, först på *Sørlandet* och sedan 2004 på *Statsraad Lehmkuhl*. Efter ett år kommer ingen ihåg vad som har sagts på ett möte, men alla kommer ihåg sin första klättring i riggen. Det är bara genom att segla tillsammans som man verkligen kan lära känna någon, säger Jarle och han borde veta. För tjugofem år sedan träffade han sin hustru, under en segling ombord på den ukrainska fullriggaren *Druzha* (namnet betyder vänskap). Det är mycket oförutsägbart som kan hända på sjön.

► Shetland och Orkneyöarna, om styrbord och fortsätter sedan att segla mot Island. Det var inte riktigt så det var tänkt, men nu handlar det i första hand om att vi ska lära oss att brassa, göra vändningar och sätta och bärga segel. Vi kommer nog ändå i tid till Belfast. Natten till den 30:e går vi för maskin, väster om Orkney. Vi gör en del nya seglingsförsök, men när vi på eftermiddagen har passerat Cape Wrath och har Butt of Lewis om styrbord bärgas och beslös alla segel. Genom the Minch, vattnet mellan norra Skottland och Yttre Hebriderna, går vi för maskin och ägnar oss åt meningslöst mässingsputsande. Redan ute på Nordsjön har vi sett grindvalar och tumlare. Längre söderut, mellan Inre och Yttre Hebriderna, kommer även delfiner och en vikval. Tidigt på morgonen får vi en annan kontakt. Vi ser AIS-signalerna från briggen *Fryderyk Chopin* och barken *Europa* och flera andra seglare. Alla är på väg mot Belfast.



Portugisiska Santa Maria Manuela i Belfast.

FOTO: HANS GUNNAR ØVERENG

Larne till Stranraer i Skottland fanns inte en tanke på att någonsin återvända till Belfast.

Vid kaj möts vi nu i stället av det vanliga Tall Ships' Race-myllret av människor, solsken, Pariserhjul, krimskrams och – framförallt – alla de andra segelfartygen. Det är dags att utforska hamnen och staden, ensam eller med olika konstellationer av medsegelare.

Intressantaste nya fartygen är den lilla tjeckiska briggen *La Grace* (artikel kommer i *Briggenbladet*) och den nära 70 meter långa fyrmastade portugisiska bankfiskeskonnaren *Santa Maria Manuela*. Båda fartygen är möjliga för vem som helst att mönstra på som elev. Briggarna *Morgenster* och *Fryderyk*

### "...in a neat little town they call Belfast" <sup>H</sup>

På kvällen den första juli lägger vi oss för ankar i Belfast Lough. Nästa morgon går vi in mot floden Lagans mynning och hjälps av den lilla bogserbåten *Eileen Mc Loughlin*, till vår kajplats i Pollock Dock.

Senaste gången för mig var i december 1974 – mitt under "the troubles". Belfast – bitande kyla, vägspärrar och vändkors, stressade soldater, paranoida poliser, yrande snö och julskyltade fönster, taggtråd, en dov detonation, kamouflagemålade Saracenspansarbilar, med ylande sirener och vattenkanoner som användes både till att släcka bränder och spola bort demonstranter från gatorna, ett ständigt hot om gummikulor och tårgas. En halv dag räckte. Under färjeresan från



Den lilla tjeckiska briggen La Grace i Pollock Dock, Belfast.

FOTO: HANS GUNNAR ØVERENG



Självklart är det segelfartygen och gamla och nya vänner som är det viktigaste under Tall Ships' Races, men – vi är ändå i Belfast. Var vi än står i hamnområdet ser vi de två enorma gula bockkranarna, på Lagans södra strand. De är 140 meter breda. *Goliath* är 96 och *Samson* 106 meter hög. Båda kranarnas balkar pryds av ett par ödesmättade mörkblå bokstäver – H & W.

### ”Det började som en skakning på nedre däck...”<sup>1</sup>

På Harland & Wolff, Belfasts stora skeppsvarv, byggdes under 150 år fler än 1 500 fartyg. Idag är endast ett av dem fortfarande känt över hela världen: *RMS Titanic*, som sjönk 15 april 1912, efter att ha kolliderat med ett isberg söder om Newfoundland. Varvet bygger idag vindkraftverk och utför service på offshoreinstallationer. Byggandet av *Titanic* är dock något som fortfarande exploateras till sista penny.

”The Titanic Belfast Experience” tornar upp sig över dockan där det olycksdrabbade fartyget byggdes. Jag kommer inte längre än till upplevelsecentrets butik. Här är hyllorna överfyllda med leksaker, modeller, halsdukar, handdukar, T-tröjor, temuggar, alla med namnet ”*Titanic*”. En lätt yrsel förvandlas till direkt illamående, som inte förbättras av att äta en titanic-hamburgare. Det får räcka med att jag redan sett utställningarna om *Titanic* på sjöfartsmuseerna i Southampton och Halifax. Det känns senare bra att glömma bort alla fartyg, för att i stället sitta med en kopp te på John Hewitts pub



FOTON: MONA KLUBB

Med gemensam ansträngning går det bra.

och lyssna på irländsk folkmusik – den kvällen och resten av kvällarna i Belfast.

### ”...the patriots suffered, martyrs died”<sup>1</sup>

Hälften av Belfasts byggnader förstördes av tyskarna under kriget. Många av de kvarvarande har ödelagts av invånarnas egna brandbomber och sprängmedel, som även tycks ha tagit död på alla stadsarkitekter. Det finns vackrare städer. Från *Lehmkuhl* ser vi många polisbilar som ser ut som hönsburar på hjul. Gallernäten är till för att skydda mot fotanglar och molotovcocktails. På andra sidan dockan, mitt emot oss ligger fregatten *HMS Northumberland*, med ett okänt antal matro-

ser och soldater ombord, redo att omedelbart gripa in om någon skulle missköta sig. RAF har flyguppvisning, som ytterligare en makt-demonstration. Mer än tretusen dödades under ”the troubles” 1969-2007. På Nordirland finns fortfarande sammanlagt 34 kilometer långa murar, de flesta i Belfast, för att skilja katoliker och protestanter. I bästa fall kommer konflikten att ebba ut – i värsta fall ligger den bara och pyr i väntan på en ny tändande gnista.

När lotsen kommer ombord klockan 11 den 5 juli och vi går ut ur dockan en timme senare, tänker jag att, om nattståndens religiositet i framtiden kan trängas undan av ett mer rationellt tänkande kommer Belfast att vara en fin hamn att återvända till.

### ”Och de brassade för fyllning och började sin gäng...”<sup>2</sup>

Vi ankrar för natten sydost om Malin Head, nära morgondagens startlinje. Kappseglingen mot Ålesund börjar 6 juli. Vinden är stadigt sydostlig och ökar i styrka från 3 på morgonen, till 6 Beaufort kl. 16, när 4-8-vakten går på. Segling för styrbords halssar med alla segel satta, när *Lehmkuhl* kl. 13:32:17 går över startlinjen, alldeles i slutet av den tillåtna 45-minutersperioden. Kapten Jarle har valt att vänta så länge som möjligt, för att fånga kraftigast möjliga vind, med ett minimum av motström. Under min rortörn 19-20 ökar vinden ytterligare och vrider mot ost till ostnordost. Bidevindssegling med nordlig kurs. Vi gör 14 knop och följs av ett helt stim delfiner. Barken gungar lätt och behagligt. *Lehmkuhl* är stadig som ett godståg och ingen verkar vara sjösjuk.

Till skillnad från den stillsamma starten utanför Falsterbo 2013 när *Tre Kronor* och mer än femtio andra fartyg och båtar kunde se varandra i sex timmar, skiljer vi oss från de andra kappsegelarna redan efter en kort tid. De mindre skutorna och yachterna verkar välja den kortaste vägen tillbaka genom the Minch, och sedan väst Orkney – öster

## JO LEIF STRØNEN, 38 ÅR, BÅTSMAN

Många som seglar med *Tre Kronor* känner redan till *Statsraad Lehmkuhls* karismatiska båtsman och shantymän – Jo Leif – som med några ord, eller sin sång, kan få alla ”medseileres” uppmärksamhet, få dem att förstå vad som gäller och börja arbeta tillsammans. Från början är han ”stril” vilket betyder att han vuxit upp i skärgården utanför Bergen, vid Mongstad. Som barn var han en drömmare och hörde gärna på när farfar berättade om sitt liv som fiskare och morfars historier om arbetet på bogserbåt. Jo Leif läste ”Skattkamarön” och Jack Londons böcker och upplevde sig själv som en femtonåring född i fel tidevarv.

Medialinjen på Torshus Folkehøgskule i Sør-Trøndelag är ett bra val för en blivande journalist och det kanske Jo Leif hade blivit om inte seglingen kommit emellan. Han sov inte på hela tiden, utan ville vara med på allt, när folkhögskolan seglade med *Lehmkuhl* till Shetland och Orkneyöarna. Där föddes drömmen om att bli båtsman. I slutet av nittiotalet började Jo Leif arbeta heltid och ibland mer än så på segelfartyg. Som varje riktig sjöman har han vandrat runt mellan olika skuter. Han har arbetat på *Sorlandet*, gjort inhopp på fullriggaren *Christian Radich* och har även seglat med hardangerjakten *Svanhild*, galeasen *Loyal* och engelska kuttern *Boy Leslie*.

Segling i hårt väder hör till Jo Leifs starkaste seglarminnen. På *Lehmkuhl* har han, på Nordsjön, varit med om så hårt väder att barken lutat i 45° och det tagit sex timmar att bärga alla segel. En atlantöverfart med 11 knops genomsnittsfart och en 17-knops segling utanför danska kusten, där *Statsraadet* hamnade i egenresonans och gav ifrån sig en ton som var så stark att den dränkte alla andra ljud, hör också till de stora händelserna. En av de mest spännande upplevelserna inträffade under Tall Ships' Races 2001, när Jo Leif seglade med *Sorlandet*, från Antwerpen till Ålesund. Fullriggaren formligen flög fram i 14,5 knop, samtidigt som främsta konkurrenten *Lehmkuhl* låg i lä och stred på i 7-8 knop i dikt bidevind. *Sorlandet* låg efter, men knappade in mer och mer och slog till slut *Lehmkuhl* med 10 sekunder!

Men det finns också annat som lockar med havet. Hamnanlöp i Karibien, Djibouti, Indonesien och Kina har också varit en del av sjölivet.

Första gången jag såg Jo Leif var på en kort dagstur med ostindiefararen *Götheborg*, utanför Marstrand 2005. Han arbetade ombord ända fram till 2008, som mest tio månader under ett år, och var med på seglingen till Kina. Ostindiefararen *Götheborg* är också fartyget där Jo Leif träffade keramikern Stina som han nu bor tillsammans med i Holmenstrand.

Det kan tyckas att Jo Leif redan har varit med om det mesta, men i slutet av samtalet passar han på att berätta att han väldigt gärna också skulle vilja segla med briggen *Tre Kronor af Stockholm*!



FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG



FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENGEN

► om Shetland. Huvudkonkurrenterna *Radich* och *Sørlandet* går precis som vi väst om Yttre Hebriderna, men drar sig sedan in mot norska kusten.

### ”Det var summa tjugotvå vita segel som där gick...”<sup>L</sup>

Det är en mäktig känsla att drivas fram av mer än 2 000 m<sup>2</sup> segelyta. Lite tråkigt bara att de är sydda av ful, illvit, styv och nagelknäckande dacronduk, som skulle passa bättre på en bilplåtslagarutbildning än på ett skolegelfartyg. Vinden ökar och vi bär gar en storröjel, ett par mellanstagssegel och gaffeltopp.



Medsegelaren Terje van Meeren lägger för löp.

FOTO: MONA KLUBB

*Statsraad Lemkubl* fortsätter nordvärt i väntan på ett vindskifte till nordan, som skulle kunna föra oss in mot mållinjen norr om Stadlandet. Problemet är att vinden kommer mer och mer från nordost i takt med att det lågtryck som driver oss förskjuts från Nordirland i riktning mot södra Norge. Farten kan ingen klaga på. Den ligger stadigt på 12-14 knop. Det blåser kuling och vindstyrkan är en stund uppe i 7 Beaufort. Inklinometern visar en lutning på 20°-25° och det tar tid att ta sig runt på fartyget. Med nordostlig vind tvingas vi hålla kurs mot Island. När *Lemkubl* till slut halsar runt kl. 23:10 den 7 juli har vi nått positionen N 60°16' W 011°36'. Sydvärt är det 300 distans till Killibegs. I ostnordost ligger Ålesund och i nordväst har vi Reykjavik, båda två 440 distansminuter bort. Det är fantastisk segling och vi är många som gärna hade fortsatt till Island.

### ”...han kan dreja en spak...”<sup>M</sup>

Ett högtryck över Biscaya och ett lågtryck över Bottenviken ger under de närmaste dagarna en vindvridning till nord, eller nordväst, samtidigt som styrkan avtar från 6 ner till 1-2 Beaufort, med motsvarande minskning av farten. Under tre dygn, 9-11 juli, har vi åter hela tiden alla segel satta.

Vi är några stycken som fått förtroendet att styra. Första timmen varje vakt står jag till rors. Annars går tiden åt till att lära känna medsegelare, lyssna till sång och musik och delta i daglig undervisning. Vi möts



Skärmdumpen av Statsraad Lemkubls plotterbild visar fartygets rutt Belfast – Ålesund.

återigen av grind- och vikvalar, delfiner och tumlare. På kvällen 9 juli har vi fyren på Muckle Flugga, Shetlandsöarna, tvärs om styrbord. Vi ser supplyfartyg och fler och fler oljeplattformar. På nätterna blinkar varje hörn av plattformen två korta och en lång – bokstaven U – ”You are running into danger”.

Efter en vecka till sjöss känns det som att seglingen gärna kunde fortsätta ett par månader till. Lagom till att *Lemkubl* verkligen börjat kännas som ett nytt fungerande hem närmar vi oss norska kusten. Vi ser andra fartyg och snöklädda berg. Mer än sex dygn efter starten utanför Irland kommer vi så nära varandra att våra konkurrenter *Sørlandet* och *Christian Radich* syns utan att vi behöver använda kikare. Klockan

03:16:22, den 12 juli passeras mållinjen utanför Svinøy fyr. Då sover jag i min hängkoj.

### ”...vor ære og vor magt, har hvide seil os bragt...”<sup>N</sup>

Det är en unik bedrift att, som Norge, vidmakthålla intresset och skapa seglingsmöjligheter för tre stora råttacklade fartyg. År efter år deltar de i Tall Ships´ Races och är också välkomna gäster i andra maritima sammanhang. Att detta är möjligt förklaras delvis av envishet och rivalitet mellan Oslo, Sørlandet och Vestlandet. En annan förklaring är den rakt motsatta – samarbete! Hur det nu är med den saken så gör vi sällskap med *Christian Radich* och hittar en gemensam ankarplats längst inne i Hjørundfjorden.

### ”...fjord og fjell og hav og trange sund...”<sup>O</sup>

Ålesund i Sunnmøre liknar ingen annan norsk hamnstad. Efter en stor eldsvåda 1904 byggdes staden upp på nytt. Hamnmagasinet i trä ersattes av stenbyggnader i jugendstil. Till skillnad från andra städer skonades Ålesund nästan helt under kriget och är värd ett besök även när det inte ligger segelfartyg vid varenda kaj. En av de lite gömda attraktionerna är museet som berättar stadens historia och också har några av Norges finaste fartygsmodeller. Här finns en utställning som handlar om den norske styrmanen Ole Martin Brude, som konstruerade den äggformade, helt täckta, livbåten *Unad*.

### TARAN ETTESTAD, 30 ÅR, ”MEDSEILERE”

På ett segelfartyg av *Lehmkuhls* storlek finns det utrymme för överaskande möten. Ena stunden konversation med den 85-årige fiskefartygsexperten Arthur, nästa småprat med grävmaskinisten Georg – femton år. Alla har olika motiv till att segla. Mest träffar jag den egna 4–8-vakten. Den som är roligast att lyssna till är Taran från Telemark.

Taran bor, tillsammans med sin far och bror, på odalgården Ettestad, som ligger djupt inne i granskogen, många mil från havet. Varje vardag åker hon dock till Porsgrunn, som i början av nittonhundratalet var Norges största segelfartygsstad. Där arbetar hon på stadens gymnasium som lärare i fysik och matematik på IB-programmet, där nästan all undervisning sker på engelska. På fritiden finns det tid till sång, piano och gitarspel och en och annan utflykt till Frankrike eller Japan för att lyssna på favoritbandet Muse. Medan seglingen med *Lehmkuhl* pågår visar Taran också upp sina suggestiva teckningar med porträtt av olika djur, på en utställning på Jomfruland.

Trots alla sina aktiviteter har Taran nu tagit sig tid att gå till sjöss, tillsammans med grannflickan och väninnan Aase Helene. Vad är det nu som gör att en kvinna från de djupa skogarna plötsligt befinner sig halvvägs mellan Irland och Island? En orsak är att hon uppväxten många gånger fascinerades av ett fartygsporträtt, som fanns i familjen. Det visar briggen *Enighed*, byggd i Kristiansand 1871, som går för babords halsar, med alla 16 segel satta och unionsflaggan fladdrande i en styv bris. Befälhavaren hette Gunder Emil Hellevig och var Tarans morfars far.

Ett mer påtagligt eget seglingsminne kommer från tiden då Taran gick på Hardanger Folkehøgskole i Lofthus. År 2005 seglade alla eleverna med *Statsraad Lehmkuhl*, till Kirkwall på Orkneyöarna. Vädret var hårt, höga vågor slog in över däck, alla var sjösjuka och klättringen i riggen mycket obehaglig. Kanske var det all dramatik som gjorde att seglingen framstod som något helt speciellt och att längtan till sjön har funnits där sedan dess.

Djuren på gården, speciellt islandshästarna Vinda och Hekla, har dock försvårat längre utflykter. Men – nu har det blivit av! Taran berättar entusiastiskt om upplevelser ombord och i land – nya vänner – delfiner och valar – roligt att komma till Irland och kanske viktigast – att ha klättrat ända upp till bramsalningen! Hon talar om möjligheten av att kunna använda nya kunskaper om navigation och meteorologi i sin undervisning och hoppas att snart kunna segla med *Lehmkuhl* igen.

Taran avslutar samtalet och säger med ett skålmskt leende att om det skall skrivas om henne i en tidning, vill hon att det tydligt skall framgå att hon är ”uten kæreste, men med odal”. Jag vet inte om en artikel i *Briggen* är lösningen, men den som i framtiden får Taran som ”medseiler” kan se fram emot en mycket intressant resa. På nästa segling med *Lehmkuhl* kommer hon säkert att ta sig ända upp till röjeln!

Med den seglade han och tre andra över Atlanten 1904, för att visa livbåtens sjöduglighet. Hade hans idéer accepterats tidigare hade tusentals människoliv kunnat räddas. Förmodligen hade ganska få omkommit när *Titanic* gick ner. Nu kom inte vändpunkten förrän 1976. Då räddades 44 man från den havererade oljeriggen *Deep Sea Driller* i täckta livbåtar. Idag finns de på vartenda större fartyg i hela världen.

Livet består inte bara av fartyg, utan även av mat. Ålesund bjuder på en annan upplevelse av val, nämligen wokad val och grönsaker. Det här är ett ekologiskt försvarbart användande av en naturresurs, till skillnad från miljöförstörande valsafari, som norrmännen tyvärr också börjat erbjuda. Tillsammans med flera från *Lehmkuhl* går vi också ut och äter lax, marulk och pilgrimsmusslor, kanske mest för att sträcka på benen efter seglatsen. Vår steward Trond Paulsen och hans kokkar har redan givit oss restaurangmat ombord.

### ”...ja man möts ju ibland i monsuner och passad...”<sup>P</sup>

Det viktigaste med Tall Ships´ Races är nog att varje evenemang drar till sig hundratusentals besökare, vilket ger oändliga möjligheter till möten. Morten Hesthammer från Hardanger fartøyvernsenter träffade jag senast för 25 år sedan. Han bygger nu en kopia av en ”bankskøyte” (ett ketchriggat fiskefartyg) i Ålesund. I vimlet syns också tre seglare med anknytning till *Tre Kronor*, Justyna Kozulska, Carolina de la Fè och Matilda Dagberg.



FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG



Överst bankskøyte-bygget och under Wyvern, i Ålesundet, bärgad och vinnare i sin klass i kappseglingen från Belfast.

Ett annat återseende är den Colin Archerritade ketchen *Wyvern*, som jag senast såg kort tid innan hon sjönk i TSR 2013. Efter bärgningen har hon fått nya kölbultar och har just vunnit sin klass i kappseglingen. I Ålesund ansluter också den tyska briggen *Roald Amundsen*.

### ”...vem kan skiljas från vännen sin...”<sup>Q</sup>

Alla möten leder ofrånkomligen till avsked. Får åter igen höra ”see you in Liverpool” från några sjömän på *Europa* – vi ses när vi råkas. Så är det ofta. Ibland kan det gå tjugo år mellan mötena, men lika ofta innebär ett farväl verkligen ett avsked för gott.

Lite håglöst vandrar jag runt på däck tills jag stöter på medsegelaren Ingvild, som sitter på en pollare och bläddrar i en sönderläst bok – en antologi med texter av Fernando Pessoa. ”Ó mar salgado” – det finns inga som kan gestalta dysterhet bättre än portugiser. Ordet ”saudade” kan inte översättas till något annat språk. Just innan jag somnar hör jag fadosång och hinner tänka att det i morgon är en ny dag...

### ”...der som ingen skulle tru at nokon kunne bu...”<sup>R</sup>

Ett femtiotal regnblöta Ålesundsbor vinkar av oss när vi kastar loss från Storneskajen. Idag är vi 375 personer ombord!

Med segel lojt fladdrande i fartvinden defilerar vi sakta förbi ett regndisigt Ålesund i den obligatoriska ”Parade of Sails”. Vännerna på *Europa*, *Fryderyk Chopin* och *Morgenster* försvinner sakta ur synfältet. De tar sig på olika sätt vidare mot Kristiansand. Nästa kappseglingsetapp går till Aalborg och sedan fortsätter flera vidare mot Amsterdam.

Vi fortsätter vår maskingång mot Geirangerfjorden. Några norska företag har



Vattenfall i Geirangerfjord.

FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG

► chartrat inte bara *Lebmkuhl* utan också *Christian Radich* och *Sørlandet*. Tillsammans transporterar vi många hundra förväntansfulla norrmän längre och längre in i fjorden. Ombord har vi även en guide, en manskör och ett halvt ton räkor. Det regnar, det är kallt, det är mörkt, det är Vestlandet i juli. Vi passerar ett dussintal gårdar som klamrar sig fast vid fjällväggarna, Skageflå, Blomberg och Knivsfå, "der som ingen skulle tru at nokon kunne bu". Fjorden smalnar av och det blir ännu mörkare. Det känns som att vi är på väg mot Hades eller Mordor. Ingen skulle bli förvånad förvånad över att se en Nazgûl komma farande på en flygödda. I stället följs vi av en helikopter och en drönare, som filmar vår färd in mot mörkret. Så öppnar sig fjorden. Vi har nått samhället Geiranger och hela myrstacken med tillfälliga gäster myllrar av och förs i land av en fjordbåt. *Lebmkuhl* känns plötsligt ödlig med 263 personer färre ombord.

Vi lunkar sakta ut ur Geiranger- och Storfjorden, ut mot Stad, där oftast en av tre vindar blåser – för mycket – för lite – eller motvind. Mycket riktigt, då vi kommer ut på öppet hav har det mojnät. Gammal sjö,

atlantdyning, golfström och nya medsegelare möts på ett sätt som gör att *Lebmkuhls* spygatt verkligen lever upp till sitt namn.

Vikingarna brukade för säkerhets skull offra en oxkalv innan de rundade Stad. Det gör inte vi, asatron har ersatts av nyare vidskepelse. Ombord följs annars MARPOL 73/78 strikt. *Statsraad Lebmkuhl* är ett mycket miljömedvetet fartyg.

### "Vem kan segla förutan vind?"<sup>S</sup>

Svaret på denna djupt existentiella fråga är i dag ganska enkelt – den som har tillgång till en lagom stark dieselmotor! Chieffen, sedan drygt ett år, Tarald Solheim, 57 år, berättar att *Lebmkuhl*, som nytt, var ett mycket modernt fartyg, som redan från början utrustades med en 600 hästkrafter stark 4-cylindrig Tecklenborgdiesel. På poopdäck står den gamla maskintelegrafens kvar, som ett minnesmärke.

Den maskin som gör att vi just idag kan ståva söderut genom Nordsjöns blygrå vatten med skvalpsjö och lojt rullande dyningar som sakta planas ut i stiltjen, är en Bergen Diesel KRM – 6, som installerades för 35 år sedan. Hjälpmaskinerna tar annars det mesta av arbetstiden. Som vanligt är det watermakern som kräver mest omvårdnad. Upp till 20 ton dricksvatten per dag tillverkas ombord.

### "...ståva sjön för halv maskin för utan prut..."<sup>T</sup>

Filosofin på *Lebmkuhl* är att undvika att köra fartyget med full maskinstyrka, eftersom spant och plåtar är dimensionerade för de krafter som orsakades av den gamla maskinen. På många andra fartyg går det att räkna vartenda spant genom de tillbucklade plå-

tarna. *Statsraad Lebmkuhl* har dock lyckats behålla sina vackra linjer.

Träffar vid frukosten Therése Andersson, som just mönstrat på som "forpleiningsassistent" – hjälpreda i byssan. Hon har seglat med *Astrid Finne* och kryssarklubbens skutor, och var också med oss på *Tre Kronor* ett par dagar i Riga 2013. Nu ska hon arbeta här resten av året och följa med på *Lebmkuhls* vanliga vintersegelats, med norska marinen, över till USA. Det låter roligt, men själv drabbas jag av briggnostalgi, ringer upp Briggens kontor och får besked att jag kan mönstra på *Tre Kronor* i augusti.

Vi fortsätter vår maskingång söderut. Angör skärgården vid Holmen Grå och sedan känns det som att *Lebmkuhl* hittar hem alldeles själv på sin väg genom Øygarden. Klockan 13:50 är vi väl förtöjda vid Skur 7, vid Vågen i Bergen. Några ytterligare farväl. En stämpel i sjöfartsboken och ett intyg där det står att vi, sedan vi lämnade Bergen 27 juni, har seglat 2 320 nautiska mil. Ett streck i vattnet, som redan spolats bort av nya vågor.

### "Bergen for meg er du ikke en by, men en tilstand i min sjel"<sup>U</sup>

Regnet i Bergen är som den dimma som sprids av ultrafoganläggningen på ett fartyg. Dropstorleken ger maximal saturation på minimal tid – alla kläder blir direkt genomblöta. Stannar ändå kvar några dagar (Tack Siri Andersen för bostad!). Funderar lite, skriver och använder sjöfartsmuseets bibliotek. Besöker Arthur och Borghild, som var med till Belfast och försöker smälta alla intryck från seglingen. Känner mig långt ifrån färdig när tåget till Oslo stretar sig upp mot Finse och Ustaoset, på Hardangervidda.

Det är något speciellt med *Statsraad Lebmkuhls* anknytning till Bergen. Barken har verkligen blivit en del av stadens själ. *Lebmkuhl* finns tillsammans med Bryggen, Hakonshallen, Fløybanen och Ulriken på gatornas brunnslock. Mer än 20 miljoner kronor (norska!) har betalats av bergensare som köper "spleisebrød" där bageriet ger en



Gatubrunnslock i Bergen.

FOTO: HANS GUNNAR ÖVERENG

## Maritim litterär tävling!

- 1) Försök att pricka rätt på så många som möjligt av citaten A – V, i Lehmkuhlartikeln – de små mörkröda bokstäverna. Vad heter författarna och vilka dikter eller sånger kommer citaten från?
- 2) Beskriv sedan med högst 25 ord varför *Tre Kronor af Stockholm* bör delta i The Tall Ships' Races 2017, där vi åter får en chans att kappsegla med *Statsraad Lehmkuhl*, i Östersjön – vårt eget innanhav!

**Vinnaren får en heldagssegling** för en person med *Tre Kronor af Stockholm*. Andra och tredjepristagarna får var sin "Handbok segling briggen Tre Kronor".

Svaren skickas till Briggenbladet **senast den 15 januari 2016**.

**Med vanlig post:** Briggenbladet, Föreningen Briggen Tre Kronor, Örlogsvägen 11, 111 49 Stockholm.

**Eller med e-post:** [bladet@briggentrekronor.se](mailto:bladet@briggentrekronor.se)

**Ange namn, adress, telefon och medlemsnummer!**

Vinnare, vinnande text och citatens ursprung presenteras i nästa nummer av Briggenbladet!

(Norsk språkövning)

## 10 GODE GRUNNER TIL Å SEILE MED STATSRAAD LEHMKUHL

- Økt livskvalitet
- Nye venner for livet
- Mestring og selvutvikling
- Latter og moro
- Intense naturopplevelser
- Spennende destinasjoner
- Ny kunnskap
- Maten
- Friheten
- En opplevelse du sent vil glemme

Detta påstår *Statsraad Lehmkuhl* i sine reklam-broschyrer. Under tre og en halv uke ombord på den norske barken har allt som utlovats oppfylt og mer därtill. Det är inte konstigt att det finns medseilere och volontärer som återvänder till skeppet gång på gång!



krona till *Statsraaden* för varje såld limpå. Alla i Bergen känner någon som seglat med *Lehmkuhl*. Veldig mange har varit ute själva. Trots att staden inte ens har en tredjedel av Stockholms invånare kan de driva ett fartyg som är mer än åtta gånger större än *Tre Kronor*. Det känns som en stor förmån att ha fått segla med ett fartyg som verkligen ägnar sig åt den verksamhet det är byggt för. Och som dessutom gör det så bra! Skönt att direkt ingå i ett vaktlag och kunna börja arbeta utan en massa "lära känna varandra procedurer". Att medseglarna utgjorde den stora majoriteten ombord var också bra och det var uppenbart att det fasta manskapet aldrig hade klarat av att ensamma sätta segel, eller brassa rår. Proportionerna mellan fast manskap (volontärer inräknade) och medseilere var 5:1, i stället för 1:5, som jag någon gång varit med om på *Tre Kronor*. Även "medseilere" får en känsla av att deras arbetsinsatser är nödvändiga för att segla fartyget.

Jag hoppas att *Tre Kronors* besättningsmän och föreningens medlemmar någon gång också söker sig västerut. Flygbussen från Flesland stannar 100 meter från *Lehmkuhls* kajplats. Enklare kan det inte bli!

### "Så länge skutan kan gå..."

Vad skulle då en lehmkuhlseglare kunna få ut av att segla med *Tre Kronor*? Jag snuddar vid tanken när vi på briggen, med Allan Palmer som befälhavare, kryssar upp genom Tenösund en varm och solig augustikväll. Vi går in i Södra Vaxholmsfjärden. Inte en viselpipa hörs men flera gånger ropar vi "Aker hal" och "Runt för". *Tre Kronor* snurrar runt sin axel och tar sig smidigt igenom Västra fästningssundet, gör en ny piruett och sätter kurs in mot Stockholm. Fyra vändningar på en halvtimme. Att komma från *Statsraad Lehmkuhl* till en brigg som gör lika många stagvändningar på en kvällstur som *Lehmkuhl* gjorde under tre veckor på Nordsjön, är också ett äventyr. Det känns bra att vara hemma igen. ■

/HANS GUNNAR ØVERENGEN

## Bra, bättre och bäst – stor dag för briggarna i Ålesund!

Efter Crew Parade genom Ålesunds gator den 16 juli utbröt jubel över briggarnas insatser under etappen Belfast – Ålesund i årets Tall Ships' Races. Bra var holländska *Morgenster*, som fick pris för "Most Spectacular Crew", där annars piraterna från *La Grace* var favoriter. Den tjeckiska briggen lyckades dock ännu bättre. Efter en närmast osannolikt lyckad seglats nordvärt genom The Minch, när de andra fartygen kryssade långsamt, eller ankrade upp i väntan på förmånligare vind och ström, kom *La Grace* på tredje plats i A-klassen. Bäst av alla var dock den polska briggen *Fryderyk Chopin*, som vann A-klassen och som även lyckades vinna totalt, på korrigerad tid.

Under en dryg timme sitter jag tillsammans med *Fryderyk Chopins* kapten, Bartłomiej Skwara, 36 år, i briggens kajuta och ser på när han med hjälp av "Yellow Brick", som markerar alla de deltagande fartygens positioner och färdväg, går igenom kappseglingen från Belfast till Ålesund timme för timme. Bartek är från början kvantkemist och fullerenforskarer, en teoretiker som gått till sjöss. Han berättar i detalj hur han planerat *Chopins* färdväg. Den sena starten syftade till att minska effekten av tidvattenströmmen in i Irländska sjön och valet att gå mellan yttre och inre Hebriderna var



Kapten Bartłomiej Skwara med *Fryderyk Chopins* förstapriser från etappen Belfast – Ålesund, i *The Tall Ships' Races*, 2015.

FOTON: HANS GUNNAR ØVERENGEN



*Morgenster* fick pris för "most spectacular crew".  
Foto: Estber Brantjes



Josef Dvorský, kapten, *La Grace*, visar stolt upp sitt tredjepris Belfast – Ålesund. Mer om honom och hans tjeckiska brigg, i nästa *Briggenblad*.

för att slippa nordostvinden utanför Lewis. Det kunde ha gått illa, när briggen kom längre från Skye än planerat och de fick göra ett par vändningar nära Uist. *Gulden Leeuw*, som valt samma väg, var tvungna att ankra, för att vänta ut tidvattnet. På vägen norrut, från the Minch, kunde *Chopin* sedan hålla en kurs på 38° och seglade då närmare vinden än närmaste konkurrenterna, *Sørlandet* (48°) och *Christian Radich* (51°). Besättningen var vid målgången helt slut efter att ha blivit uppkallade på däck, alla tider på dygnet, sammanlagt 30 gånger för att bärga eller sätta segel, brassa, eller stagvända. Vid varje vändning pumpades färskvattnet över till den nya lovarsidans tankar, för räta fartyget och ge optimala seglingsegenskaper. Bränningarna utanför Svinøy fyr syntes tydligt när briggen tog sig över mållinjen med minsta möjliga marginal. Efter en snabb seglats och sju vändningar säkrade *Fryderyk Chopin* segern både i A-klassen och totalt. ■

HANS GUNNAR ØVERENGEN

Segelskutorna *Sunbeam*, *Constantia*, *Shamrock* och *Deodar* på Ingaröfjärden. Foto: Hans Gunnar Øverengen



## Saltkråkan Race – segelregatta i stiltje

Första helgen i oktober är det skutsegling och sammankomst i Napoleonviken. I år deltog *Anna-Sofia*, *Ariel*, *Constantia*, *Deodar*, *Ellen*, *Jens Kiil*, *Lova*, *Shamrock* och *Sunbeam*. Själva seglade jag med ketchriggade norskbyggda *Ariel*, med Sara Ljungberg som skeppare. Det var inte mycket vind på Ingaröfjärden, men, ombord fanns nestorn Bernt Karlsson som 1991 tog initiativet till den första "Haningeskutan", som kappseglingen då kallades. Han ser gärna att briggen *Tre Kronor* deltar i Saltkråkan Race i samband med nästa års 25-årsjubileum och önskar oss välkomna! ■

/HANS GUNNAR ØVERENGEN



# Lillkronan upphottad

Bröderna Robin och Filip Eliasson, styrman respektive bås/matros på Tre Kronor bestämde sig för att ge kapten Allan Palmer en överraskningspresent till hans jämna födelsedag i år. Då alla tre i grunden är jolle- och kappseglare föll det sig naturligt att på lämpligt sätt ”vassa” vår vackra skeppsbåt ”Lillkronan”.

Robin och Filip jobbade i våras med fartygets uppriggning och rustning inför säsongen. De gick då och sneglade på skeppsbåten som de bestämde sig för att ”hotta upp” på fritiden.

– Hon har ju varit lite besvärlig att segla utan centerbord och dessutom lite trist underbyggad. Så vi började med att ordna ett centerbord. Det visade sig att luckan till trumman var fastlimmad – den ödelade vi totalt men det fixade sig. Det svåra var sen att få rätt symmetri. Vi ställde upp båten på kajen och mättrade o ”fluktade”, berättar Robin.

– Sedan byggde Filip ett peke av lite gammal takläkt som han limmade. Totalt 2,70 långt med 1,60 utstick. Nytt utväxlat storskot köpte vi på rea i Göteborg. Vår jungman/lättmatros Linnea Ludvigsson som jobbade extra på Syversens i Göteborg sydde en genua som nästan fördubblade segelytan. Firman bjöd på materialet! Slutligen täljde vi till en rorkultsförhängare under ledig tid på resan från Tallinn.

– Nu är hon skitkul att segla och har en härlig balans! Avslutar Robin. ■ /PB

*Fartfylld segling utanför Simrishamn i somras.  
Tre Kronor förtöjd i bakgrunden.  
Foto: Nora Giertz.*



## Höstseglats i Bottenhavet

Under höstens segling i Bottenhavet besöktes Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall och Mariehamn. I Örnsköldsvik anordnades den årliga konferensen om Östersjöns miljö i samband med vårt besök.

Härnösand ordnade ett seminarium ombord om sitt miljöarbete. Det blev en uppföljning av det möte som de hade när vi var där för två år sedan och man konstaterade att en hel del hade gjorts. Bland annat har Härnösand blivit först i Sverige med helt fossilfri kollektivtrafik. Bussbolaget Byberg & Nordin som sköter kollektivtrafiken kör numera bussarna på HVO-bränsle, en diesel som framställs av vegetabiliska oljor och slaktavfall. Dessutom finns ett par rena elbussar i centrala Härnösand.

I Sundsvall arrangerade kommunen ett seminarium ombord, där man diskuterade Sundsvalls kustvatten och problemen med fiberbankar som finns i havet utanför pappersbruket och läckage av gifter tungmetaller därifrån.



I alla städerna fick ungdomar från gymnasie- och högstadieskolor komma på studiebesök ombord samtidigt som de fick en genomgång av miljöutställningen "Etta med kök" och föredrag om Östersjön och vad vi kan göra för att minska vår miljöpåverkan på havet. ■ /STURE HAGLUND



FOTO: JENS AGGER

## Franska forskningsfartyget Tara gästade Stockholm

Under ett par soliga sensommardagar fick kolskjulskajen ta emot en spännande gäst. Den franska skonaren *Tara*, jordenruntsegelare och expeditionsfartyg, besökte Stockholm för att informera om sin forsknings- och opinionsbildande verksamhet. I början av december besöker hon Paris, för att vara ett av inlagen i klimattoppmötet. Mer om *Tara* och hennes tidigare och kommande äventyr i första Briggbladet 2016. ■ /HGØ

## Utökad samarbete med Skärgårdsradion 90,2

Skärgårdsradion har hjälpt oss med intervjuer i samband med båtmässan Allt för Sjön under en rad år. Nu utökar vi samarbetet ytterligare och tittar på möjligheterna att göra mer saker tillsammans. Bland annat har de hjälpt oss med marknadsföringen av våra Örn- och sälisafari och vi räknar också med att få ut mer information om Östersjöns miljö via dem. ■ /SH

## Briggmåndag

Kl 18.00, vanligen första helgfria måndagen varje månad.

Program/inbjudan kommer med e-post!

Under hösten har vi förutom jubiléet i oktober haft två briggmåndagar. I november hade vi Svenska Sjöräddningssällskapet på besök. De berättade dels om organisationen och lite om det nya projektet med Gula Båtarna i Medelhavet. Dessutom fick vi höra om deras personliga driv, vad som får dem att vilja vara sjöräddare och några av deras egna erfarenheter och upplevelser.

I december fick vi höra spännande berättelser från *The Tall Ships' Races* och hur det var att segla med den Norska fullriggaren *Statsraad Lemkubl*, se Hans-Gunnar Øverengens artikel i detta nummer.

Tack alla som varit med för att få till stånd dessa event!

Till våren har vi lite preliminära tankar om bland annat en måndag om handeln med Segelsumpar längs den Svenska kusten och hoppas på att få till ett tillfälle med tema på just de Gula Båtarna i Medelhavet och den satsningen. Andra tankar tar oss tillbaka till starten av Briggen, till slutet av ångfartygens storhetstid och andra spännande platser. Vi tror att det kommer att bli en mycket spännande vår och hoppas se många välkända och nya ansikten på plats. Som vanligt är ni mycket välkomna med önskemål om ämnen som skulle intressera er, det är då bara att slänga iväg ett mail till: Matilda.dagberg@briggentrekronor.se



# Våra unga Östersjöambassadörer

Under sommarens och höstens seglingar har vi haft med oss studenter från Marina läroverket i Stocksund. Under seglingarna har de arbetat med egna projekt kring vårt material om "8 punkter för Östersjön" som innehåller tips olika sätt att minska vår påverkan på Östersjön.

**U**ngdomarna har seglat i olika grupper där varje grupp seglar i tio dagar. När vi besökt olika hamnar har de gjort studiebesök för att lära sig mer om olika sätt som miljöarbetet bedrivs på runt om i landet.

I Karlshamn besöktes Västblekinge Miljö AB, en av en av Europas modernaste sopanläggningar där man tillverkar biogas med en ny teknik som heter torrrotning. Havs- och vattenmyndigheten bjöd på ett mycket uppskattat föredrag om hur man arbetar med kontroll av fisk som landas i Simrishamn.

I Limhamn bjöd det marina kunskapscentret SEA-U på utfärd till en försöksodling av musslor där man använder musslorna för att rena vattnet från fosfor och kväve. Musslorna ska sedan användas för att framställa biogas eller till djurfoder.

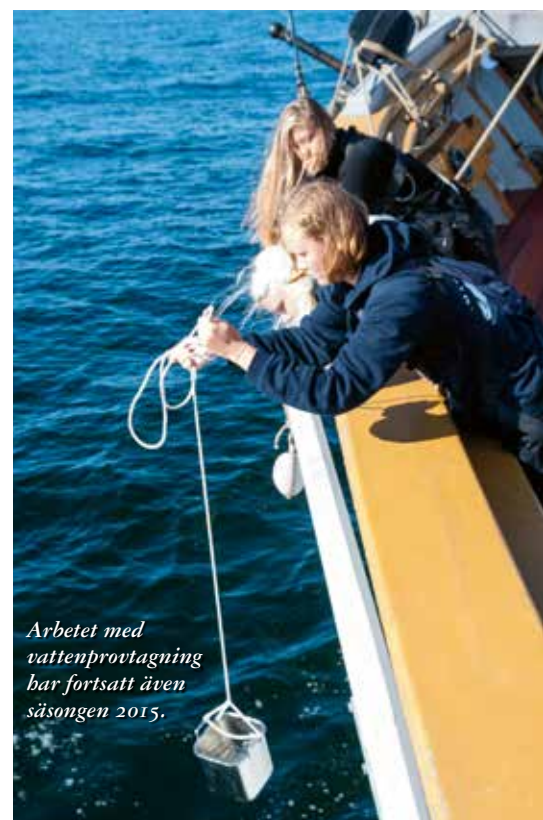
Linnéuniversitetet driver, tillsammans med Cementa, ett intressant projekt som heter "Algoland". Man använder koldioxiden

från Cementas rökgaser samt kväve och fosfor från ett reningsverk för att odla alger och på det viset fångar man upp både koldioxid och närsalter och kan återanvända dessa. En av universitetets forskare kom till Byxelkrok och berättade om detta.

I Tallinn bjöds eleverna in till Svenska ambassaden där Stockholm Environment Institute berättade om miljöarbetet för Östersjön ur ett estniskt perspektiv. Slutligen fick ungdomarna besöka en ny kombinerad fisk- och grönsaksodling i Kattasand i Härnösand. Där odlas fisk och grönsaker i ett slutet system utan några utsläpp till omgivningen.

Det har varit en rad uppskattade och inspirerande studiebesök som visar att det finns många olika tekniker och metoder i gång och under utveckling som kan hjälpa oss att leva ett mer hållbart liv, till gagn både för oss själva och Östersjön. ■

/STURE HAGUND



*Arbetet med vattenprovtagning har fortsatt även säsongen 2015.*