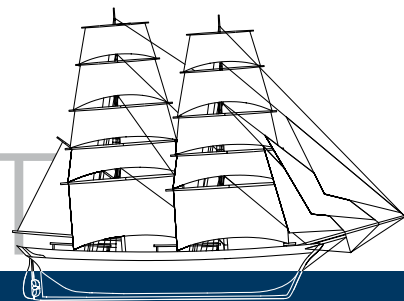


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 4 • VINTERN 2018



**Expedition
Rädda Östersjön**

In i dimman!

**Ett krångligt sätt att ta
sig till Kolskjulet, del 2**

**Äntligen en internationell
besättning på Tre Kronor!**



*Tre Kronor i stiltje på Södra
Bulleröfjärden den 20 oktober 2018.*

FOTO: HANNA POUSETTE



Vilken höst!

Mulen, grå, regnig, fuktig, dimmig och på alla sätt typiskt höstigt – efter den supervarma och soliga sommaren blev det i alla fall för mig nästan en känsla av att vilja gå i ide i förtid.

Men ett ljus i tillvaron är förstås alltid våra aktiviteter kring Briggen och allt engagemang. Hösten har bjudit på många härliga örn-, säl- och vrakseglingar med alla typer av gäster – medlemmar, affärskunder och skolungdomar i spännande mix och möten.

Många av er har också krupit in i Kolskjulet med en värmande soppa och en kopp kaffe och lyssnat på innehållsrika föredrag både med externa talare och från våra egna medlemmar som besitter mycket kompetens och berättarglädje. Vi har fått höra **Assar Björkman** som berättade om vår egen historia, "Briggen Tre Kronor - en berättelse från kölsträckning till sjösättning av Sveriges enda brigg", **Jan Olsén** om Sjöräddningen i de nordiska länderna med fullt pådrag och besök av Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet samt **Staffan Laestadius** om våra klimatutmaningar, omställning och mål utifrån de globala klimatmålen.

Nästa år startar vi Brigg-måndagarna den 4:e februari och en tid därefter laddar vi upp för båtmässan Allt för sjön på Stockholmsmässan.

Vi har också glädjen att hälsa **Jessica Sandberg** välkommen som ny vd i bolaget – jättekul och vi ser fram emot att börja jobba tillsammans och lära känna varandra framöver. Samtidigt vill jag tacka avgående vd **Anders Mannesten** som i åtta år, varav de tre sista som vd, har gjort ett fantastiskt arbete för Briggen Tre Kronor.

Med dessa ord vill jag tacka för allt stöd och fint engagemang för vår gemensamma verksamhet fartyget *Tre Kronor af Stockholm* och med tillönskan om härliga helger och en fin start på vintermånaderna! ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

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



Briggen Tre Kronor tar nu nästa steg för Östersjöns framtid

Vårt vackra hav är ett av världens mest förorenade. Ökande sjöfart, överfiske, utsläpp och övergödning har försatt Östersjöns hälsa i en allvarlig situation. Men hopp finns, Östersjöns situation går att påverka.

Under de senaste 10 åren har Briggen Tre Kronor inom projektet Initiativet Hållbara Hav genomfört ett omfattande arbete för att bidra till arbetet med att rädda Östersjön. I samarbete med Sveriges främsta miljö- och Östersjöforskare och flertalet organisationer inom stat och kommun samt delar av näringslivet har seminarier, utställningar och kongresser genomförts. Med segelfartyget tillsammans med engagerade ungdomar har över 200 hamnbesök runt Östersjön för att föra budskap om Östersjöns utveckling genomförts.

Många insatser görs för att förbättra Östersjöns situation men det går för långsamt. Därför startar nu **Expedition Rädda Östersjön**.

Emission i samarbete med Pepins

I samband med detta gör Briggen nu en "försättning" på vårens nyemission. Denna gång i samarbete med Pepins (www.pepins.com) för att nå fler och också nya investerare.

Pepins arbetar med att göra det möjligt för både mindre och större investerare att gå in i startupföretag eller mindre företag som behöver kapital för att ta nya steg i utvecklingen. Pepins arbetar med så kallad crowdfunding i kombination med andra investerare. Pepins har ett stort nätverk av investerare och står även under

Finansinspektionens tillsyn, något som de är ensamma om bland svenska crowdfundingföretag.

För att Pepins ska engagera sig i ett företag krävs att man uppfyller en rad krav varav ett är att det ska finnas en realistisk möjlighet att företaget får en positiv utveckling. De har gått igenom vår verksamhet och kommit fram till att vi uppfyller kraven för att de ska kunna gå ut och rekommendera oss för sina kunder. En av de avgörande faktorerna är att de ser att Expedition Rädda Östersjön har potential att växa och bli en viktig del för oss både verksamhetsmässigt och ekonomiskt.

Proceduren i denna emissionen är att man startar ett nytt bolag "Briggen Partners AB (publ)" vars enda uppgift är att äga aktier i Briggen Tre Kronor AB. Detta är ett av flera standardförfarande hos Pepins och en av de stora fördelarna med det upplägget är att aktieägarna kommer att kunna handla med sina aktier på Pepins egen handelsplattform redan under nästa år. Detta har sedan lång tid varit ett önskemål. De som vill kunna handla med sina nuvarande aktier kan senare byta dessa till aktier i det nya bolaget. Det kan nämnas att det inte har gått att genomföra handel med aktierna i Briggen Tre Kronor AB då det hade krävts att i stort sett alla gamla aktiebrev skulle ha skickats in till bolaget för makulering. Det har visat sig att det inte är genomförbart.

Läs mer om emissionen i det memorandum och "Pitch Deck" som finns upplagt hos www.pepins.com



Expedition Rädda Östersjön

Briggen Tre Kronor startar "Expedition Rädda Östersjön", ett projekt som samlar alla goda krafter och som genom opinionsbildning, beslut och handling kan göra verklig skillnad i arbetet med att rädda Östersjön.

Expedition Rädda Östersjön vill skapa en växelverkan mellan medborgare och beslutsfattare så att samhället som helhet förmår att göra Östersjön friskare. Flera av de mål och delmål i Agenda 2030 som antogs av FN:s generalförsamling 2015, särskilt målen gällande haven mål 14.11*, är direkt centrala för Östersjöns framtid. Genom att bryta ner de övergripande målen i delmål och formulera konkreta, mätbara och kommunicerbara aktiviteter skapas resultat.

Viktiga delar:

- Briggenorganisationen är sammanhållande - fartyget är en stark symbol och verktyg tillsammans med utställningen Sea Room
- Ungdomar som utbildas av ledande forskare är motorer och starka påverkare
- Kända personer som värnar om Östersjön deltar och stärker budskap och intresse
- Expansion till djupare samarbete runt Östersjön
- Arbetet dokumenteras med film – eventuell TV produktion

"Kontrakt" som bland annat innefattar nya beteende- och konsumtionsvanor, skrivs med medborgare och beslutsfattare inom organisationer, näringslivet och politiken. Kontrakten syftar till att uppmärksamma och medvetandegöra

Ny vd för Briggen Tre kronor AB

Anders Mannesten har efter åtta år i briggens tjänst beslutat att sluta som vd. Anders arbetade först i fem år med marknadsföring och utveckling av Initiativet Hållbara Hav men tog över vd-posten för tre år sedan. Under Anders tid som vd har Briggen Tre Kronor genomgått en rad förändringar och omstruktureringar. Med sin coachande ledarstil har han också gjort organisationen starkare och vi är nu om möjligt ett än mer sammansvetsat team som ska fortsätta att driva Briggen Tre Kronor vidare.



Ny vd från 1 november är **Jessica Sandberg** som har en gedigen bakgrund inom förändringsledning, försäljningsledning samt hur man utvecklar affärsmodeller med kunden och marknaden i fokus.

"Jag älskar utmaningen att ta resultat och varumärkeskänedom till nya nivåer och har alltid haft ett engagemang i starkt konkurrensutsatta branscher. Utmaningen att göra skillnad och våga differentiera sig som bolag driver mig starkt!" säger Jessica.

Jessica har varit verksam inom stora globala företag och även varit delaktig i att starta nya företag. Ett av de senaste uppdragen var att bygga upp delar av LinkedIn i Norden med fokus på hur man skapar och driver affärer via plattformen.

Närmast kommer Jessica från ett uppdrag som Commercial Director för Nespresso Professional där fokus har varit på att skapa tillväxt genom förändringsledning, sälj- och målstyrning, paketera om affärsmodell samt bygga team och företagskultur.

Vi hälsar Jessica välkommen och ser fram emot en fortsatt spännande resa.

med målet att individen/organisationen ska gå **från löfte till handling**. Kontrakten och dess resultat följs upp med moderna verktyg som appar och kommuniceras i sociala medier i många kanaler.

Läs mer och se filmen på: www.briggentrekronor.se

Vi bär ett gemensamt ansvar att skydda Östersjön från ytterligare påfrestningar. Havets hälsa påverkar direkt vår och framtida generationers hälsa, matförsörjning och jobb.

Briggen Tre Kronor och Expedition Rädda Östersjön kommer att kunna göra verklig skillnad. En investering i Briggen Tre Kronor är en investering i ett viktigt hållbarhetsarbete som berör oss alla och samtidigt ger en möjlighet till avkastning på satsat kapital.

*Målen finns på webben: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hav-och-marina-resurser/>



Besättningen slår ifrån storseglet under en av säsongens sista seglingsdagar. Råseglen är knutna fast till främre jäckstaget som sitter på ovansidan av rået med råband - dessa är helt enkelt tjärat sjömansgarn. Knopen som håller råbandet heter därmed råbandsknop. Bilden är tagen av Peter Söderqvist som skriver så här (lite nerkortat):
 Hej! Jag gillar skärgården, segling och fotografering. Numera har jag ingen egen båt i Stockholms skärgård, men vi har sommarbus i norra Roslagens skärgård.
 Min fru och jag fick en dagsegling med Tre Kronor i present för 10 år sedan. Det var fint, men det var väldigt lite vind den gången. Allan var kapten då också.
 Briggen är ett fantastiskt fint fartyg och jag hoppas att det syns i bilderna. Jag tänker också på hela projektet som ett fint exempel på vad civilsamballet kan skapa, med hjälp av eldsjälar och entusiaster. Bra jobbat!

Vad Tre Kronor betyder för två killar från S:t Botvids gymnasium...

Under hösten har flera klasser med elever från S:t Botvids gymnasium seglat med *Tre Kronor af Stockholm* i Stockholms skärgård. För eleverna är upplevelsen att segla med *Tre Kronor* något helt nytt och mycket exotiskt. Många ser fram emot utflykten medan en del är oroad och kanske lite rädda innan.

I två av klasserna går **Ahmad Muslim Azizi** från Afganistan och **Kidane Kebede** från Etiopien, Ahmad är ensamkommande medan Kidane har sin pappa här i Sverige. Båda har kommit en bit på väg att lära sig svenska. Ahmad skrev efter seglingen en uppsats på svenska som återges här till höger. Texten är hans egen och helt oredigerad.

Veckan efter seglingen mailade både Ahmads och Kidanes lärare till Mats Andersson i föreningens styrelse – Mats sköter besättningsplaneringen för volontärerna i besättningen – bägge killarna ville komma tillbaka. Kidanes lärare berättade att han blivit helt begeistrad och väldigt intresserad. Hon ställde frågan om det fanns en chans att Kidane kunde följa med några dagar som volontär ombord. Och javisst, det fick han. Några dagar senare tog han bussen ut till Stavnäs och mönstrade på *Tre Kronor*. Även Ahmad kom och seglade en dag till. Och allt gick finfint! ■

/PER BJÖRKDAHL

Segeltur i skärgården

Det var onsdag morgon som jag vaknade med stress. Då åkte jag till stavnäs hamn där som skulle vi segla. Jag var nervös och stressad för att det var första gången som jag skulle segla. Och när jag var på väg dit då tänkte jag hela vägen på att om ingen kommer vad ska hända.

När jag var framme då såg jag att alla är där så blev jag jätteglad.

När vi gick in till båten då kaptenen började presenterade sig och sen fortsatte presentera alla personalen och sen åkte båten. När båten åkte hade jag en känsla som kan inte beskriva hur glad jag var. Vi var ungefär åtta timmar på havet. Först båten åkte med motorn efter ett tag fortsatte gå med seglen.

Båten var fin och stor och romantisk som man ser i vissa filmer. Först fick vi fika som de fixade. Där hade vi jättekul med alla elever. Vi spelade kort skojade med varandra skrattade. Det var en kall och regnig men fantastisk dag.

Under dagen hjälpte vi dem att dra ut rep eller fixa segel. Sen åt vi lunch det var jättegott det var kött med potatis.

Det var en fantastisk dag för oss alla tror jag. Alla var glada. Sen klockan runt sex var vi tillbaka.

Jag kan säga till de andra som ska segla på måndag eller när som helst missa inte den här chansen eftersom den här chansen kommer ni inte få igen. Och ta med dig varma kläder och ett stort leende.

AM



FOTO: MATS ANDERSSON

Ahmad Muslim Azizi och Kidane Kebede, elever på S:t Botvids gymnasium, på bilden är de tillbaka ombord.



Bra möte i Rostock

Under årets **Hanse Sail i Rostock** etablerade vår kapten **Korhan Koman** tillsammans med **Mats Andersson**, styrelseledamot i Föreningen Briggen Tre Kronor, en kontakt med borgmästaren i Rostock.

Efter mötet fick Briggen Tre Kronor en inbjudan till Rostock för att träffa företrädare för staden, universitetet och Hanse Sail för att göra en presentation av hur Briggen Tre Kronor arbetar med miljöfrågorna som rör Östersjön.

I början av november återvände därför Korhan Koman i sällskap med **Thomas Flinck**, styrelseordförande i Briggen Tre Kronor AB samt **Jan Söderhielm**, projektledare för Expedition Rädda Östersjön.

Mötet blev oerhört positivt och vi tittar nu vidare på möjligheter att samarbeta kring våra aktiviteter. En möjlighet som diskuterades var att låta Expedition Rädda Östersjön medverka som en del i universitetets 600-årsjubileum 2019. ■ /STURE H

Uppdatera själv i medlemsregistret!

Vi har nu kört vårt nya medlemsregister i drygt ett år, och har med det fått fördelen med att koppla ihop registret med bokföringen. Från att bara haft manuell registrering av inbetalningar har vi nu en enkel import av filer från banken som tar hand om bankinbetalningar, när det är registrerat så skickas även ett mejl med kvitto.

Nytt för hösten är att vi hanterar Swish och kortbetalningar direkt på hemsidan. Betalning via bankgiro kostar föreningen minst, så använd det helst.

Vänd gärna på tidningen och kontrollera att din adress och e-post är korrekt. Om inte – gå in på hemsidan och logga in så kan du uppdatera själv. Direktadressen är www.briggentrekronor.se/medlem/. ■

/MAGNUS STRÖM

Vi behöver din E-postadress!



Vi huttrade i grådiset på kajen, vi som skulle segla med *Tre Kronor* på "vrakseglingen" från Nynäshamn till Stavnäs den 17 oktober. Det var den dagen hösten kom.

Fartygets kapten den här dagen var **Korhan Koman**, med ett förflutet som briggens skeppsbyggmästare och numera lotsbåtskapten i Sandhamn. Han hälsade välkommen ombord och presenterade dagens gäst, **Jim Hansson**, dykande marinarknolog från Sjöhistoriska museet.

Tre Kronor backades försiktigt ut från hamnen, seglen sattes snabbt – med viss hjälp av gästerna – och vi var ute på Mysingen förvånansvärt fort. Fördelen med att starta från Nynäs är att man kommer ut tills havs direkt. Mysingen låg ovanligt lugn och stilla, det var disigt men den svaga vinden kom turligt nog från rätt håll.



Hör Jim Hansson berätta om skärgårdens vrak på Briggen Tre Kronors Facebooksida.

FOTO: STURE HAGLUND

När gästerna drog sig ner i salongen för fika, macka och första delen av Jim Hanssons spännande vrakberättelser, satte besättningen ledseglen för att få ut det mesta av medvinden.

Hela Jims föredrag filmades av **Sture Haglund** och kan ses under avdelningen "videos" på Briggen Tre Kronors Facebooksida. Rekommenderas varmt!

En av de 40-tal gästerna som hittat till briggen den här dagen var **Eva-Lisa Lindfors**.

– Jag har varit medlem i många år och velat segla med lika länge, berättade Eva Lisa. Men jag har aldrig lyckats få med mig någon kompis. Så nu bestämde jag att det måste bli av – jag får väl segla själv då! Och även om det här var första gången ska det inte bli den sista...

Eva Lisa sitter i aktern och njuter av att blicka ut över fartyget med alla segel satta. Dimman är tät, men besättningen har alla moderna navigationshjälpmedel och vet precis var vi är, även när man varken kan se prickar eller fyrar.

När Jim hållit föredrag i salongen och gästerna kommer upp på däck sprids en ljuvlig doft från byssan – lunchen är på gång! Denna dag har kocken lagat en mustig köttgryta, som de flesta av oss inmundigar på däck. Vi vill ju inte gå miste om att höra Jim berätta om vraken vi passerar, även om de ligger långt under ytan...

Vid seglatsens slut, när vi närmade oss Stavnäs, var det både mörkt och dimmigt. Hur Korhan och hans besättning kunde fickparkera *Tre Kronor* utan att se kajen begriper jag inte, men det gick alldeles galant. Tack för en höstdimig, spännande och – som alltid – underbar segling! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet

Del 2. Ascension Island - Azorerna - Stavanger

Text och foto: Hans-Gunnar Øverengen



För många av Europas passagerare var den två veckor långa seglingen från Kapstaden till Sankta Helena den längsta de varit med om. Turen därifrån till Ascension Island var snabbt avklarad, men nu väntar det som för många är den stora utmaningen – en nästan månadslång segling, där vi dessutom kommer att korsa ekvatorn. Det börjar dyka upp klotter på hyttddörrarna till dem som inte varit med tidigare: "Pollywogs beware!" och "Hair today – gone tomorrow!" och annat som inte kan tryckas i Briggenbladet. Speciellt hos dem som har långt vackert hår märks en ökad oro, när vindarna obönhörligt för oss allt längre nordvart, mot det oundvikliga mötet med Atlantens varelser.

På sin väg norrut passerar Europa ekvatorn 10 juni klockan 22.02. Två dagar senare har budskapet nått Neptunus – konung över havsdjupen. Timmermannen, Odin, märker att något fastnat i vår skäddlogg. Det visar sig att det är en flaskpost med ett meddelande från havets härskare. Han har förgäts över att hans ekvator passerats

av några som kanske är ovärdiga. Snart kommer han att komma ombord, för att själv undersöka nykomlingarna närmare. Europas blötdjur, eller "pollywogs", måste gå nu gå igenom de sedvanliga ritualerna innan de kan kalla sig för "shellbacks", de som korsat linjen. Det här är min tredje ekvatorpassage. Ett intyg som havets härskare underteckna-



Kung Neptunus var väldigt lik min byttkamrat forskaren Tom FitzGibbons.

de 31 maj 2006 visar att jag redan tillhör de hårdhudades skara och är därför åter med i Kung Neptunus' hov. Ceremonin undandrar sig varje försök till beskrivning. Den som själv vill genomgå ett linjedop kan segla med norrut från Kapstaden 8 april nästa vår, eller vara med från Kanarieöarna, eller Kap Verde till Sydamerika, under hösten 2019.



Pirates of the Caribbean visas på däck.



Timmermannen Odin fernissar ett nybyggt nakterbus.



Irene från Den Haag i Holland gör lusplattning.



Lefke splitsar en flätad tross.



Mille klipper medsegelare.

Efter ett par timmar kan alla nya "shellbacks" dra en kollektiv suck av lättnad. Kung Neptunus och hans följe, hustrun Amfitrite¹⁾, domaren, barberaren, läkaren, sjuksköterskan och ett helt följe av nereider och andra havsvarelser, har återvänt till oceanens djup. Framför oss ligger mer än tre veckors segling innan vi ser land igen.

Från sydost-till nordostpassad

Först drivs vi av den sydostpassad som följt oss sedan Kapstaden. Vindarna är lätta, med en styrka på 3 - 4 Beaufort, och flera dagar

i rad har vi alla sex ledsegel satta. Mellan 12 - 13 juni stiger vattentemperaturen från 26° till 29°. Vi har lämnat den kalla Benguelaströmmen, som hittills underlättat vår färd norrut. Våra vetenskapsmän får nu halva trålen fylld med tångruskor som här-bärgerar små krabbor, räkor, fiskar och annat som inte ens marinbiologen kan sätta namn på. De har förts hit av Norra ekvatorialströmmen, ända från Sargassohavet nordost om Karibien. Strömmen bromsar nu, istället för att, som tidigare, hjälpa oss. Vi har ändå seglat 120 M över grund under senaste dygnet och har kommit ytterligare 102 M närmare Horta.

Fotnot: Den klassiskt bildade briggenbladsläsaren får ursäktas. I den grekiska mytologin är ju Poseidon havets härskare och Amfitrite hans hustru. Hos romarna åtföljdes havsguden Neptunus av Salacia, saltvattnets gudinna. På multikulturella Europa har vi ägnat oss lite mytologisk crossover och rört ihop det grekiska med det romerska.

Efter bara ett par dygn i stiltjebältet får vi vind från nordost. Den är först en laber bris, men tilltar stadigt. Vi seglar dikt bidevind. Ledseglen är nu undanstuvade och den 20:e bärgar vi röjlarna. När ostskivorna blåser bort från frukostsmörgåsen, på morgonen 22 juni, är det helt klart att vi befinner oss i nordostpassaden. Riktigt rolig segling, men svårt att hålla sig kvar i kojen på babords sida nattetid.

En liten by någonstans på Nordatlanten

Det blir aldrig långtråkigt ombord på Europa. Ingen dag är riktigt lik den andra. Mycket underhållsarbete utförs under seglingarna. Vi skrapar, slipar, målar eller fernissar. Hantverk utförs i trä, läder och metall. Den som är intresserad kan lära sig att svetsa, göra en wiresplits eller splitsa ögon på flätade förtöjningstrossar. Under den här seglingen tillverkas block, ett litet nakterhus och en lotslejdare ombord. Skejselstänger och rår, som varit nedtagna i Antarktis, riggas åter upp. Rötskador på poopdäck ersätts med illusningar och delar av däckat nåtas om.

Säkerhetsövningar som man över bord, abandon-ship, brand- och sjukvårdsövningar är regelbundna aktiviteter, där alla ombord deltar. Våra forskare föreläser om valar, mar-reld, tidvatten, havsströmmar och mycket annat. De som vill kan lära sig astronomisk navigation. Själv berättar jag om fartygs-katastrofer som drivit på utvecklingen av regelverk som SOLAS, STCW, MARPOL och MLC och har sjukvårdskurs för de besättningsmän som är elever på sjöfartsskolan i Enkhuizen.

Gränserna mellan "voyage-" och "permanent crew" suddas ut. Det märks snart vilka av våra gäster som är mest intresserade och

det händer ganska ofta att någon ombuds att stanna kvar, eller komma tillbaka, som volontär eller avlönad besättningsman.

Under hela resan, men speciellt mot slutet, när ork och motivation brukar avta något finns också utrymme för mer lättsamma aktiviteter. Kortlek, schack och backgammon används flitigt. Olika tävlingar som pub quiz och "pin rail chase" testar både allmänbildning och fartygskunskaper. När vi delas in i lag får den fasta besättningen alltid svårare uppgifter, för att passagerarna skall vinna.

Födelsedagar firas. Våra amatörfrisörer klipper håret på frivilliga försökskaniner. En badbassäng riggas upp på mellandäck. En dag tävlar fyra lag med olika flygfarkoster som har byggts för att transportera ett rått ägg från märsen ner på däck. Det gäller att komma så nära en stekpanna som möjligt. Min roll som skeppsläkare blir att, med hjälp av stetoskop, avgöra om ägget har överlevt flygturen.

Vi förvandlas mer och mer till en lustig liten flytande by där alla känner alla. En kväll väntar vi på solnedgången och ser sedan "Pirates of the Caribbean" projicerad på en stor vit presenning, uppspänd nedanför styrhytten. Filmen blir som en spegling av vår egen smält överklaga tillvaro ombord. Jag är glad över att ofta kunna segla med kaptenen som är mer lika Hector Barbossa än den multiinkompetente Jack Sparrow. Den här kvällen känner jag också att det ska bli skönt att snart vandra runt i Horta och när som helst kunna ringa hem till Sverige.

Pico syns - en liten stund

I den bästa av världar går det att segla från Ascension till Azorerna med hjälp först av sydost- och sedan nordostpassaden, för att sedan direkt utnyttja vindarna i det azoris-ka högrtrycket. Den här gången hamnar vi ►

Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet, fortsättning...

i ett nytt stiltjebälte, med svaga och varierande vindar under fyra dygn. Dyrningarna krusas knappt av vinden och vi tvingas gå för maskin. Sista veckan börjar det blåsa mer igen, men inte mer än att vi åter sätter ledsegel, för att öka farten.

En vecka från Azorerna börjar vi åter stöta på allt fler och allt större portugisiska örlogsmän. Vi ser fler fåglar. Tre trötta tärnor liftar med oss för att komma längre norrut. En dag får vi också sällskap av minst ett dussin grindvalar. En stund senare börjar de förföljas av två små hajar, som målmedvetet simmar i samma riktning, med något hungrigt i blicken.

Klockan sex på morgonen 5 juli ropar utkiken "Land Ho!!" Nu syns toppen av vulkanen Pico, som med sina 2351 meter är Azorernas och även Portugals högsta berg. Det är en imponerande jätte som sakta reser sig ur havet, men efter bara ett par timmar ser den ut som en stor bomullstuss och är sedan gömd i moln, under den tid som är kvar av vår resa. I stället blir vulkanen Cabeça Gordo (Fetknoppen!), på Faial, vårt riktmärke under seglatsen österut, längs öns sydsida. Tidigt på eftermiddagen kan vi se de vita husen i Porto Pim, den gamla delen av Horta. Vi börjar bärga segel när vi rundat Monte de Guia och startar maskin strax utanför hamninloppet.

Klockan 15.50 är vi väl förtöjda, inklarede och fria att lämna fartyget. Det har gått 50 dagar sedan vi lämnade Kapstaden, där vi senast låg vid kaj. Vi har seglat 6.140 distansminuter, mer än ett kvarts varv runt jorden.

Fyra dagar i Horta

Vita hus, med röda tegeltak, som klättrar upp längs de branta gröna kullarna som omger hamnen. Trånga gator. Fartyg och yachter. Välkomnande, vänliga stadsbor. Horta, på ön Faial (lite mindre än Värmdön), har regelbundet anlöpts av segelfartyg i mer än 500 år. Fortfarande kommer i stort sett allt som inte produceras på ön hit sjövägen. Liksom de andra hamnarna på Azorerna har Horta använts för proviantering på vägen mellan Portugal och Brasilien, eller som en sista anhalt på vägen från Macau, Goa eller de portugisiska kolonierna i Afrika, på väg hem till Lissabon. Under 1800-talet stannade de amerikanska valfångstfartygen här inte enbart för att förnya sina förråd, utan också för att ta med sig öns bästa harpunnare, till Antarktis och Stilla havet. Många av dem följde sedan med hela vägen tillbaka till USA och tillbringade en tid där. Det har satt tydliga spår i Hortas arkitektur. Det är också lätt att kommunicera med folk eftersom nästan alla pratar bra engelska.



Café Sport eller Peters bar.

Fyra dagar går fort. Det finns mycket att se, som utsikten från Monte da Guia ner i Caldera do Infernos skummande vatten, utställningar och museum, musikaffären, bokhandeln, en fadokväll, några restauranger och ännu fler kaféer. Ett av dem, Café Sport,



Kajkonst från Öckerö.

HOOP OP BEZEILING

– en förening för nederländska sjökaptenar, på segelfartyg i oceanfart

Under några dagar i Horta har Europa fortfarande en flagga med talet 69, i förtoppen. Det signalerar att det är Janke Kingma som för befäl. När det i stället kommer upp en stor gul etta, mot röd botten vet vi att Klaas Gaastra tagit över kommandot. I Nederländerna utvecklades under 1800-talet ett system med sjömanshus i olika hamnstäder. Det här var institutioner som drevs av sjömännen själva och som med hjälp av inbetalningar och donationer kunde dela ut pensioner till sjömännen och deras änkor och på andra sätt bistå sjöfolk på olika sätt. Så sent som 1998 registrerades Hoop op Bezeiling i staden Enkhuizen. Där bedrivs den enda sjöbefälsutbildningen i Europa helt inriktad på framtida segelfartygskaptenar. Hoop op Bezeiling delar inte ut några pensioner, men fyller en social funktion, för de cirka 70 medlemmarna, som träffas i olika hamnar världen över. Klaas Gaastra, som fört befäl på olika segelfartyg i femtio år, var en av initiativtagarna och den givne kandidaten för att få flaggan med nummer ett. Efter flera decennier på sjön kan hans och hans livskamrat Marianne van der Staay betydelse för nederländsk segelsjöfart knappast överskattas. Idag seglar ett par hundra fartyg under holländsk flagg i inre fart. Flera större fartyg som Europa, Stad Amsterdam, Eendracht, Oosterschelde och Morgenster har också, under många år, seglat i oceanfart.

Se velejares até à Horta e não visitares o 'Peter', não viste a Horta na realidade. "Om du har varit i Horta utan att besöka Peters (Café), så har du inte varit i Horta på riktigt" – så sant! Kaféet eller baren invigdes 1918 av Henrique Alvarez, men det var hans son José Alvarez (1925–2005), allmänt kallad Peter, som gjorde att baren blev välbekant bland alla de som seglar över Atlanten. På Café Sport kunde brev hämtas och lämnas. Reservdelar till maskiner, segel- och skrovreparationer, proviantering och sjukvård – inga problem tycktes omöjliga att lösa. Peter såg till att Horta blev den bästa småbåtshamnen på Azorerna. Han skapade också ett varumärke för kläder och byggde upp ett världsunikt scrimshaw-museum. Hans familj driver nu Café Sport vidare, med filialer i Ponta Delgada, Lissabon och Oporto. Gatan utanför baren var tidigare uppkallad efter en av Portugals mest berömda personer – Infante Henrique – Henrik Sjöfaranen. Nu har en del av den döpts om till Rua José Alvarez. Att Peter också hamnat på ett portugisiskt frimärke får närmast betraktas som en självklarhet.



eller Peters bar, är den självklara mötesplatsen för alla seglare som besöker Horta. En annan attraktion är alla målningar olika besättningar lämnat på kajer och pirar efter sina besök. Förgäves letar jag efter de vi gjorde när jag varit här med Älva och andra fartyg, men de har redan täckts av senare anlända konstnärer. En fest för hemresande besättning nere på stranden vid den gamla hamnen Porto Pim blir en bra avslutning på den här etappen.

Det bästa med Horta är ändå vardagskon-takten med folket i hamnen, i affärer och ute i staden. För att åter citera Joshua Slocum: "Islanders are always the kindest people in the world, and I met none anywhere kinder than the good hearts of this place." Under en



Den gula ettan mot röd botten i förtoppen betyder att Klaas (nedan) för befälet.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

Janke Kingma har flagga 69.

sista långpromenad tittar jag extra noga på de många övergivna husen i staden och tänker, som tidigare, att här skulle jag kunna mönstra av och bo resten av livet. Dagen efter händer ändå samma sak som tidigare, vi kastar loss och ger oss av mot nästa hamn.

Ny besättning ombord

I Horta lämnar vår kapten Janke Kingma oss. Hennes röda flagga med den gula siffran 69 mot röd botten, högst upp i fockmasten halas. Den nya visar en etta. Det betyder att vi nu har Klaas Gastra som befälhavare. Det är enbart kaptenen på oceanseglande fartyg som kan bli medlemmar i föreningen Hoop op Bezeiling. Att Klaas har nummer ett är närmast en självklarhet. Redan när jag först seglade med honom i Norge i början av åttiotalet betraktades han som en av de bäst meriterade seglarna i Nederländerna.

Ny kapten, ny besättning, ny kock - Klaas livskamrat Marianne. *Europa* förvandlas till ett nytt fartyg. Vi är fortfarande elva personer ombord, som seglat hela vägen sedan Kapstaden, fem av oss är med i fartygets fasta besättning, som nu minskat till 16 personer. Vår "voyage crew" har ökat till 43. Antalet nationaliteter är nu 16. Nya länder som finns representerade ombord är Finland, Schweiz, Österrike, Grekland, Ryssland, Polen och Nya Zeeland. Två svenskor, Gunilla Jansson och Elsa Bladh, ingår i fasta besättningen och arbetar på däck. Det är första gången jag arbetar tillsammans med någon annan svensk på *Europa*, sedan *Tre Kronors* Amanda Högdén seglade med oss, som "trainee" från Kotka till Stockholm, under Tall Ships' Races 2007. Året innan hade jag också seglat från Kapstaden till Horta tillsammans med min dotter Anna, som då var 19 år och arbetade som hjälpreda i byssan och baren. En av de mest minnesvärda seglaterna.

En viktig besättningsmedlem är skeppshunden Sirius – en frisisk stabij, nu en veteran med sammanlagt mer än två års sjötid. Förutom en stor social talang har han med åren blivit allt bättre på att markera för valar och delfiner, något vi kommer att ha nytta av flera gånger under vår färd mot Stavanger.

Senaste gången jag seglade med Klaas, Marianne och Sirius (som då var en liten valp) var 2010, då vi gick från Lunenburg i Nova Scotia till Bahia do Brasil. Det ska bli roligt att förnya bekantskapen med alla tre.

Tre vägar till Norge

Från Horta till Stavanger finns det tre vägar. Vi kan gå utanför Irland, genom Irländska sjön, eller ta den sydligaste rutten genom Engelska Kanalen. I besättningen verkar vi vara ganska eniga om att vi helst vill segla på Atlanten, väst om Irland, men det är kaptenen och vädret som bestämmer. I biblioteket ligger redan alla sjökort för Irländska sjön i prydlig nummerordning. Det verkar som att vi kan riskera att få mycket sjösjuka ombord,

men det innebär också möjligheten att vi kan få tillbringa en dag i land på något trevligt ställe som Howth, Douglas eller Belfast.

Ett flytande sjukhus

På föregående etapp hade jag en del att göra som skeppsläkare, sår- och brännskador, infektioner och närkontakt med portugisisk örlogsman var något av det jag fick ta hand om. På den här resan har vi fått en intressant "voyage crew". Den innehåller två läkare, en sjuksköterska, en medicine studerande och två som har tänkt börja studera till läkare. Jag känner på mig att det kommer att bli en lugn seglats rent medicinskt. Det visar sig stämma. Två eller tre småsaker per vecka är allt. Tiden kan användas till annat än sjukvård.

Valarna simmar norrut

Vi har hittills under resan sett betydligt färre valar än vanligt. De söker sig under sommaren upp mot kyligare vatten, nära Island och vi har bara upptäckt enstaka eftersläntare. Vi lämnar nu Horta i klart väder och ser öarna Pico, São Jorge och Graciosa, samtidigt som Faial krymper bakom oss. Idag är havet som en djurpark. Fläckiga delfiner, flasknos- och tygeldelfiner, en havssköldpadda, en ensam kaskelott, som kommit bort från sin flock, är alla del av en storslagen naturupplevelse. Vi befinner oss plötsligt i ett stim med stora makrillar som visar att de lätt kan simma ifrån oss. De närmaste dagarna ser vi ännu fler delfiner och även fenvalar samt späckhuggare. Plötsligt visar Sirius ovanligt stor entusiasm, skäller och visar åt vilket håll vi ska rikta uppmärksamheten. Han har upptäckt ett exemplar av nordlig näbbval, som flyter i vattnet. Valen har varit död en tid. Ingen av oss har sett den här valarten tidigare. Tack Sirius!

Under de följande dygnen märks det allt tydligare att vi har kommit längre norrut. Havet ändrar färg. Nyanser som koboltblått och ultramarin ersätts av blygrått och mörkt brungrönt. Fler och fler bär långbyxor, tjocka tröjor och regnkläder. Fartyget stretar på i allt grövre sjö. Det blåser fem Beaufort, eller mer. Säkerhetslinor är spända som ett



Krista Svedberg,
Europas bändigaste båtsman.



Skeppshunden Sirius, en frisisk stabij.

spindelnät över hela båten. Klinometern visar stadigt mer än tio graders lutning. Ibland kränger vi upp till 25 grader. Allt är satt utom ledsegel och skejslar. Det känns verkligen att vi seglar. Den 15 juli gör vi åtta knop, i mycket krabb sjö. Barken knycker och kränger och det gäller att hålla fast sig ordentligt. Vi håller kurs mot Grönland. Trots att *Europa* bara nått samma latitud som La Rochelle är det helt klart att hon kommer att gå långt väster om Irland. Sjökortet över Irländska sjön kan nu stuvvas undan.

Dimman lättar – en liten stund

På kvällen den 21 juli är vi med om ett av resans mest dramatiska ögonblick. Natten var lugn. *Europa* lunkar på i 3-4 knop och fartyget går så stadigt i sjön att det knappt känns att vi är ute på havet. Under dagen ökar farten ett par knop, utan någon större förändring av rörelsemönstret. Vi är helt omgivna av dimbankar, med en sikt på bara en eller ett par båtlängder. Helt plötsligt lättar dimman och vi ser nu S:t Kilda. Klippan Dün och huvudön Hirta har fortfarande en mössa av dimmoln, men sikten är klar mot det 56 meter höga fågelberget Levenish. Längre bort lättar det under en kort stund. Stenbumlingarna Stac Lee och Boreray reser sig flera hundra meter ur havet. Det är råkallt och mörknar redan, men nästan alla ombord är uppe på däck för att se öarna. En halvtimme senare ligger dimman åter tät. Det känns som att vi sett en hägring. Det är få av oss som kommer att komma närmare än så, eller ens få se S:t Kilda igen. Det är verkligen uppskattat att höra båtsman Krista och styrman Jelte berätta om hur det är att gå i land. De har varit där, på olika båtar och har båda tillbringat en dryg vecka på öarna.

Trots att S:t Kilda ligger isolerat i havet mer än sex mil väster om Yttre Hebriderna, ►



Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet, fortsättning...

så var ön Hirta var bebodd redan under stenåldern. Befolkningen har odlat korn, hållit får och har också ätit ägg och sjöfågel. Fiske har inte varit möjligt på grund av svårigheter att komma i land med båtar på en atlantö utan hamn. Befolkningen har sannolikt aldrig varit fler än cirka 200 personer. De sista 36 innevånarna evakuerades till skotska fastlandet 1930. Idag finns det några få militärer och forskare stationerade på ön och på somrarna besöks den sparsamt av turister.

Enligt brittiska admiraltetets lotsbeskrivning finns det fortfarande på Gob an Duin – "the crumbling and inconspicuous ruins of a castle". Vi kan inte se några spår. Frågan är vem som skulle vilja bygga ett slott, eller en fästning, på en klippa där enbart orcher, varulvar eller vampyrer skulle kunna trivas?

Under natten minskar sydvästvinden till 4 Beaufort. Efter frukost sätter vi babords ledsegel och på eftermiddagen även de på styrbords sida. Vi har nu alla tolv råsegel, samt sex ledsegel satta. Då och då lättar dimman och visar oss glimtar av en karg kust samt fyrrarna vid Butt of Lewis och Cape Wrath.

Pentland Firth

Det är nästan vindstilla. På morgonen 23 juli går *Europa* för maskin genom Pentland Firth – sundet mellan Sutherland i nordligaste Skottland och Hoy på Orkneyöarna. Det är lugnt, men vi är omgivna av kraftiga strömvirvar – "eddies" och "swirls". Tidvattnet sätter upp till 8-9 knop och i vissa delar av sundet har det mätts strömmar på 16 knop, så det gäller att passera när det är slackvatten. Allt går bra. Fyrtornen vid Dunnet Head och Duncansby Head, som ligger nära Skottlands nordostligaste by, John o'Groats, blir det sista vi ser innan vi går ut på Nordsjön.

Två lugna dagar

Det fortsätter att vara stilla. Vi motorseglar, eller går enbart för maskin över en Nordsjö som är nästan helt utan vind. Dyningarna krusas bara helt lätt av en svag fläkt som inte ens förmår att fylla skejlsarna. Färden kantas av oljeriggas, med namn som *Braer*, *Mærsk Integrator* och *Safe Zephyr*. På långt håll ser de, i det disiga vädret, ut som siluetter av en kors-

Vi anländer till Stavanger med dess skog av master.



Styrman Jelte Hibma från Frisland bör numera på Kungsholmen i Stockholm och kommer säkert att dyka upp på Tre Kronor.

ning mellan giraffer och eldsprutande drakar. Gasflamman från "the flair boom" slickar de lågt flygande molnen och lyser upp plattformarnas glesa stål- och betongskelett. Vid varje hörn finns ljus, som oupphörligen blinkar samma olycksbådande budskap, två korta och ett långt ljussken – morsekoden för bokstaven U – You are running into danger!

I september 1983 seglade jag med Klaas Gaastra från Tysnes i Hordaland till Amsterdam, på *Anna Kristina*. Den gången höll vi kurs rakt mot oljeriggen *Mærsk Explorer* för att se vad som skulle hända. Efter att ha blivit mycket bryskt avvisade av plattformens standby-fartyg håller vi nu ett ordentligt säkerhetsavstånd till allt vi möter.

På morgonen 25 juli angör vi vid Kvitsøy fyr, som syns tydligt först när solen drivit bort morgondiset. Farleden börjar vid Klosterøy, där Norges enda bevarade medeltidskloster, Ulstein från 1200-talet, är ett tydligt sjömärke. Solen lyser vänligt på ett böljande grönlummigt skärgårdslandskap och små välbevarade gårdar med ett aktivt jordbruk. Redan från havet syns det att Norge har en annan regionalpolitik än Sverige. Landsbygden lever.

Vi har redan hört flera av de andra segelfartygen som är på väg till Stavanger, för att delta i Tall Ships' Races, kalla upp Kvitsøy radio på kanal 16. I Mostrafjorden ser vi det första, *Wylde Swan*, från Nederländerna. Vår

styrman Jeltes bäste vän är kapten på skonaren så för dem blir det ett glatt återseende. Längre in kommer ketchen *Gallant* och lotskuttern *Jolie Brise*. Inne i Lysefjorden, under den 600 meter höga klippan Preikestolen hinns vi upp av norska barken *Statsraad Lehmkuhl*. Under en stund följs vi åt, innan *Europa* vänder och går ut den trånga fjorden för att hitta en lämplig natthamn. När vi ankrat upp, i en vacker liten vik, pryds mellandäck med flaggspel och kvällen ägnas åt en avslutningsfest för alla som seglat med oss från Horta och snart ska mönstra av.

Ett strålande soligt Stavanger

Inseglingen mot Stavanger bjuder på en spännande blandning av gammalt och nytt. Vi ser fler och fler av Tall Ships' Race-deltagarna, som är på väg in till hamnen, för att delta i evenemangen innan kappseglingen börjar på söndag kväll. Åt alla håll på fjorden finns traditionellt riggade seglare. Samtidigt möter vi bogserbåten *BB Ocean*, som mycket lång-



FOC – FLAGS OF CONVENIENCE, eller på ren svenska fiffelflagg

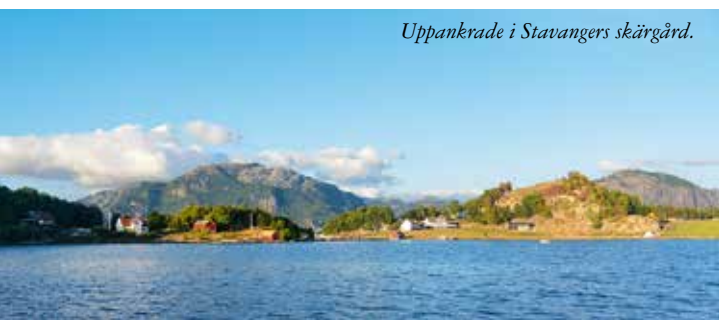
De Gallant har tidigare seglat under nederländsk flagg. Nu är hon såld till Frankrike, kallas för *Gallant* och har sin nya hemmahamn i Douarnenez i Bretagne. Trots det är det inte trikoloren som signalerar hennes nationstillhörighet. I aktern vajar i stället Vanuatus röd-gul-grönsvarta flagga. Det här har under decennier varit



vanligt när det gäller tank-, frakt- och passagerarfartyg, vilkas redare velat undvika att betala skatter, eller anständiga

löner till sina besättningar. I Stavanger sågs också tidigare spansklaggade fartyget *Atyla*, som nu också registrerats i Söderhavet. Sail Training International, som arrangerar Tall Ships' Races tycks hittills inte ha reagerat, men det här är en fråga det kan finnas anledning att återkomma till.

Uppantrade i Stavangers skärgård.



samt bogserar en "jack-up rig", på väg ut på Nordsjön, för nya provborrningar. *Rowan Stavanger* har något överraskande Majuro som hemmahamn. Det är mycket långt till Marshallöarna och jag inser att det inte enbart är fartyg som kan ha fiffelflagg. Vi ser fler oljeplattformer och supplyfartyg, som en påminnelse om att vi nu närmar oss den stad som länge varit ett centrum för norsk oljeindustri.

På den solgassiga Byfjorden möter vi *Artemis* från Harlingen, ett gammalt norskt valfångstfartyg (*Pol II*) som nu riggats som bark. Hon utnyttjar möjligheten att dra in pengar genom att göra dagsturer med passagerare, under de dagar Tall Ships' Races äger rum i Stavanger.

Rakt föröver ligger dussintals stora segelfartyg förtöjda längs Vågens kajer. De gör verkligen skäl för den slitna metaforen "en skog av master" och ger en bild av hur det kan ha sett ut när Stavanger var en av Norges största segelfartygshamnar. På vår styrbordssida ser vi den fyrmastade barken *Sedov*, som med sina 54 meter höga master



I Stavanger gör matros Gunilla Jansson, från Stockholm, klart kastlinan. Den bår seglingen är snart slut.

verkligen är ett "tall ship". Skonaren *Vega* det enda deltagande svenska fartyget, som ligger näst intill, ser plötsligt märkligt liten ut. Andra jättefartyg är barkarna *Kruzenshtern* och *Statsraad Lehmkuhl*. Mellan dem ligger skonaren *Kapitan Glowacki*, och briggen *Morgenster* och *Fryderyk Chopin*.

Om ett par minuter kommer vi att vara väl förtöjda. Sakta närmar vi oss *Fryderyk Chopin*, som vi ska förtöja utanpå (precis som med *Tre Kronor* i Riga 2013). Vi får spring och ändrar ombord på briggen. Vid röret står en polsk sjöman. Kaptenen Bartek hälsar och tar min utsträckt hand och drar mig ombord på briggen. Vi sågs senast i Bergen för tre år sedan. Under dagarna i Stavanger är det många historier som ska berättas och lyssnas till, i land och på flera olika fartyg.

Jag återvänder snart till *Europa*, där en hel del arbete återstår. I styrhytten läser jag Klaas Gaastras slutanteckning efter turen från Horta: "15.15 Afgemeerd langsig *Fryderyk Chopin* over SB. Skagen Kaien. Ende Reis 5 - 2088 M". En lakonisk slutkommentar efter tre veckor, när vi seglat längre än sträckan Smygehuk - Trekröset tur och retur. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

Skeppsläkare, sjömansläkare och medlem av IMHA (International Maritime Health Association)

Kolskjulet är fortfarande ganska avlägset. Berättelsen om resan dit fortsätter i nästa Briggenblad.

Nytt båtbygge på Åland

Om du är i Mariehamn, missa inte att kika in i Sjökvarteret.

Där byggs just nu en jakt, *Alanta*. Jakten ska bli cirka 14 meter lång och 4 meter bred. Den ska vara däckad, och mindre sällskap ska kunna övernatta ombord. *Alanta* ska vara lämpad för ungdomsseglingar, är det tänkt.

Förlagan till skrovets form är en "paquet-jagt" från 1768, ritad av Fredrik af Chapman. Men dagens *Alanta* är ritad helt i 3-D. Bygget kommer att ske på ett traditionellt åländskt vis helt i furu, och på klink utan mallar.



Tomas Lindholm arbetar med kölstocken.



"Vi hoppas kunna utnyttja expertisen hos de få kvarvarande mästarna och föra deras kunskaper åtminstone delvis vidare till oss och eftervärlden", står det i informationsfoldern om bygget.

Jakten *Alanta* kölsträcktes med sedvanligt kalas i början av november. Enligt planen ska hon sjösättas sommaren 2019 och sedan färdigställas när hon är i sjön. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Briggar på frimärken

Jane – briggen som seglat allra längst söderut

James Weddell föddes 1787 och började i brittiska flottan som nioåring. År 1819 hade han fått nog av det militära och bestämde sig för att börja med sälfångst. Under den första resan söderut upptäckte han Sydorkneyöarna. Under en ny expedition söderut 1823, med briggen *Jane* och den lilla kuttern *Beaufoy*, tog han sig till latitud S 74°34', längre söderut än någon annan tidigare lyckats med. Området kallas idag för Weddellhavet. Det var först 89 år senare, då Roald Amundsen nådde sydpolen, som Weddells och briggen *Janes* sydrekor slogs.

När det här Briggenbladet kommer ut seglar jag åter med barken *Europa*. Vi kommer att följa i Weddells kölvatten från Sydgeorgien till Sydorkneyöarna. Sedan går vi mot sydväst för att undvika Weddellhavet, där det största isberget – A 68 – är lika stort till ytan som Väneren.

För Weddell och *Jane* gick det inte så

bra. Under en resa från Buenos Aires till Gibraltor 1829, läckte briggen så mycket att hon måste överges på Azorerna. Lasten fördes över till ett



annat fartyg, som sjönk en kort tid senare. Weddell avled 1834 utan att lämna efter sig något större materiellt arv. Men han har fått ett hav, en sälart och en liten ö vid västra delen av Falklandsöarna uppkallad efter sig.

Både James Weddell och briggen *Jane* har också uppmärksamats med sammanlagt fem frimärken från British Antarctic Territory (2), Falklandsöarna, Sydgeorgien och Tristan da Cunha. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG



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



Äntligen en internationell besättning på *Tre Kronor*!

I bakre raden ses tyskarna Lars Wienke, Theresa Ellensohn och Robert Tilch. På bänken sitter danska Signe Bruun Viuff, Serda Çamli från Turkiet och belgiska Asmá Arbaoui.

”Jag har seglat med briter och yankees och allt / ja, med tyskar, ja, med portugiser” Den bild Evert Taube målar upp av livet till sjöss stämmer fortfarande, på många fartyg. Med enstaka undantag har vi dock hittills mestadels haft helt svenskt manskap på *Tre Kronor*. (Jag räknar då alla våra ålänningar som svenskar). I år har det dock sett annorlunda ut på briggen.

Lars har rötter i Lübeck och Flensburg och har vuxit upp ombord på en båt. Han är utbildad maskinist och har seglat några år i Karibien och Östersjön, med *Roald Amundsen* och *Eye of the Wind*. På den senare av de två briggarna träffade han Evelina, från Sverige. Lars har sedan följt med henne ombord på först skonaren *Vega* och nu på *Tre Kronor*.

Theresa bor i Freiburg, nära gränsen till Frankrike och Schweiz, långt bort från havet, men har hållit på med jollesegling ända sedan åttaårsåldern. Hon är grafisk formgivare.¹⁾ Förra året gav hon sig ut på ett stort äventyr med en tysk skonare, som heter – just det – *Avontuur*. Första seglatsen gick från La Palma till Montreal, med en last av salt, kläder, champagne och seglingsentusiaster. Det roligaste ombord var att klättra i riggen, så Theresa fick rådet att söka sig till råseglare, för att kunna tillbringa mer tid

till väders. Efter en tid på *Eye of the Wind* har hon nu kommit till *Tre Kronor*.

Robert växte upp i forna DDR, nära Dresden och bor fortfarande långt från vattnet. Han arbetar på ett laboratorium, med uppdragsforskning åt läkemedelsindustrin. Sedan 2008 har han tillbringat sammanlagt ett år på *Roald Amundsen* och har då seglat i Karibien och gått över Atlanten. Han har också varit ute med den amerikanska briggen *Niagara* och den vanuaturegistrerade brigantinen *Tres Hombres*. Förra året tillbringade Robert en tid ombord på indonesiska marinens nya råseglare *Bima Suci*.

Signe från Esbjerg fick, i samband med 2014 års Tall Ships' Races, ett stipendium som innebar att hon fick följa med *Vega* från Bergen till Esbjerg. På den turen var vi många deltagare som också seglar med *Tre Kronor*. År 2016 gjorde Signe sin första resa med vår brigg. I år har hon hoppat in som intendent. När hon om några år är färdig med sina medicinstudier är vi många på *Tre Kronor* som hoppas att Signe också kommer tillbaka till briggen, som skeppsläkare.

Serda från Izmir i Turkiet är skulptör och utför konstverk av hopsvetsade metalldelar. Hon har i sitt konstnärliga arbete inspirerats

av İlhan Koman, som var en av Turkiets mest kända skulptörer, och även far till *Tre Kronors* skeppsbyggmästare Korhan. Efter att ha tillbringat tid ombord på familjen Komans tidigare fartyg, skonaren *Hulda*, numera hemmahörande i Bodrum, har Serda bestämt sig för att lära sig mer om segling genom att segla brigg i Stockholms skärgård.

Asmá kommer från en marockansk familj, bosatt i Belgien. Ingen i släkten har någon anknytning till havet, men hon visste redan tidigt att hon ville ut på sjön. Efter sjöbefälsutbildningen i Antwerpen har hon arbetat en del på kemikalietankers, men har hela tiden föredragit segelfartyg. Asmá har seglat med den polska fullriggaren *Dar Młodzieży* och med brittiska barken *Kaskelot* (numera *Le Français*). Under sammanlagt fyra år på barken *Earl of Pembroke* avancerade hon från jungman till båtsman och styrman. Lite försiktigt säger Asmá att hon helst seglar på fartyg som är större än *Tre Kronor*.

Vägarna till briggen har varit flera. Några har kommit hit genom personliga kontakter, andra har hittat oss efter letande på internet och någon har stött på *Tre Kronor* i någon hamn och direkt känt att det skulle vara roligt att segla med fartyget. De sex personer som arbetat som volontärer, nu i sommar och höst, har fört med sig kunskaper i ett tiotal olika språk och erfarenheter från ännu fler olika segelfartyg.

Tre Kronors besättning har tvingats tänka till och har börjat använda termer som clewlines, buntlines, gaskets, halliards, topsails och topgallants, i stället för de gamla vanliga gigtåg, gårdingar, sejsingar, märs- och bramsegel. *Tre Kronor* kommer nog aldrig att gå över till engelska som officiellt arbetspråk, vilket annars är vanligt för många fartyg (även de som inte är registrerade i Storbritannien, eller annat engelsktalande land). Men – genom att vänja oss vid att använda svenska och engelska parallellt ökar våra möjligheter att få ombord besättning från övriga Östersjöstater, vilket skulle passa bra ihop med *Tre Kronors* anspråk på att vara en ambassadör för Östersjöregionen.

Till sist vill jag bara citera Theresa Ellensohns syn på *Tre Kronor*: "I like the ship and I've kind of fallen in love with it". Vi tackar vår utländska besättning för ett bra arbete och hoppas att de återvänder och följs av besättningsmedlemmar från segelfartyg i andra länder. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

¹⁾ Det går att se Theras grafiska arbeten på www.t-ellensohn.com