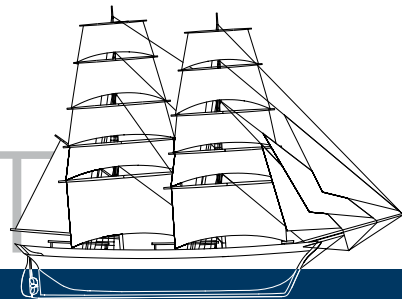


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAREN 2014



**Sommar
och fulla
segel!**

*Tre Kronor af Stockholm med ledsegel.
The Tall Ships' Races 2013.*
FOTO: PER BJÖRKDAHL



Sommar och segling – äntligen!

Efter en kall, blöt och trist vår har vi äntligen fått sol och värme. Stockholms vackraste fartyg har kastat loss från kajen på Kastellholmen för sin långa sommarturné: Först till Helsingfors, sedan vidare till S:t Petersburg för att än en gång spela huvudrollen i den ryska folksaga som utgör kulmen på White Nights, den ryska festival som drar miljontals besökare varje år. Du som inte har sett briggens medverkan där kan gå in på Youtube.com och söka på "White Nights S:t Petersburg eller Scarlet Sails 2013", så hittar du nog filmen från i fjol (briggen kommer in efter 14:45 i den långa filmen.). Det finns även filmer från tidigare år.

Jag kan berätta en del glada nyheter:

Även i år kan vi satsa på att ha ungdomar som seglar med briggen.

Ett antal stiftelser, bland andra Granholmstiftelsen och Gålöstiftelsen, har gett oss bidrag som betalar elevplatser ombord. De flesta ungdomarna kommer från Marina läroverket. Några går marinbiolog-programmet och ska hjälpa till med vår Östersjö-utställning i hamnarna. En del andra går på Marina läroverkets sjömansutbildning och får värdefull praktik samtidigt som tiden ombord räknas som sjötid. En del ungdomar kommer också från Fryshuset. Men vi ska inte vara med i Tall Ships' Races, eftersom tävlingen

inte går i Östersjön i år. Eleverna kommer i stället att segla med veckovis på våra seglingar, exempelvis när vi seglar från Helsingfors till Stavsns, från Stavsns till Gotland och så vidare. Några av stiftelserna är nu så generösa att de lovar oss pengar innan vi ens har ansökt om dem!

Nästa glädjande nyhet är att vi har fått många nya intresserade till volontärbesättningen. Både yngre och äldre har anmält sig till sommarens seglingar. Det innebär att vi har ett behov av att starta ny jungmansutbildning för volontärerna.

Även i år kommer vi att fortsätta med de populära medlemsrabatterna, fast det kan låta som rena Ebberöds bank – att ge 500 kronor i medlemsrabatt på en segling, när medlemsavgiften är 300 kronor om året. Men vi kan trösta er med att vi har en bra uppgörelse med Briggen Tre Kronor AB, så det kostar oss inte så mycket som det låter.

På sidan 4 ser du vilka seglingar du kan välja bland. Du bokar på webbplatsen, www.briggentrekronor.se.

Sist men inte minst – i sommar ser jag fram emot att än en gång få ta med mina äldsta barnbarn, en sexåring och en nioåring, på några seglingar med briggen när hon kommer till Skåne. Efter en krasslig vår med operation, punkterad lunga, sjukhusbesök och konvalescens ska det bli skönt att komma ut till havs och känna sig kry igen! Hoppas vi ses ombord!

ROLF WIGSTRÖM, *Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor*



BRIGGEN TRE KRONOR

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE PER BJÖRKDAHL • E-POST BLADET@BRIGGENTREKRONOR.SE
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • PLUSGIRO 87 36 63-9
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB

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).



Hållbara Hav på Allt för Sjön

En av de viktigaste händelserna hittills under 2014 är vårt nya samarbete med Stockholmsmässan. Initiativet Hållbara Hav blir mässans miljöpartner och tillsammans ska vi utveckla båtmässans miljöprofil. Allt för Sjön är nordens största båtmässa med 90 000 besökare och 500 utställare. Genom vårt samarbete får vi möjlighet att nå ut till, och påverka, en stor del av båtlivet, dels genom kontakter med utställarna, dels direkt till besökarna. Årets miljötorget "Hållbara Hav" var ett första viktigt steg. För första gången fick miljöfrågan ett eget forum på mässan och vi är mycket stolta över att ha varit med och tagit initiativet till detta.

En central del av miljötorget utgjordes av Initiativet Hållbara Havs nya miljöutställning som förhandsvisades under mässan. Utställningen har omarbetats under vintern och detta var ett litet provskott för att testa det nya upplägget. Den slutgiltiga versionen kommer att invigas av miljöministern under Almedalsveckan.

Årets tema är plast, kemikalier och läkemedel. Mycket av det vi använder hamnar så småningom i våra vattendrag. Utställningen har utformats som en liten etta med kök. Här hittar man många produkter som vi använder i vår vardag tillsammans med information om vilka som är skadliga och hur vi kan undvika eller hitta alternativ till dessa.

Utställningen har utvecklats i samarbete med forskare från Stockholms universitet och grundar sig på de senaste forskningsrönen.

Vad är viktigt och vad kan du ändra på?

I utställningen hade vi en enkät där besökarna fick berätta vilken fråga de anser är viktigast att satsa på för att rädda Östersjön. Svaren sträckte sig från cigarettfimpar och sopsortering till utfiskning och övergödning. Det dominerande svaret var övergödning och utsläpp från avlopp, skogs- och jordbruk vilket utgjorde nästan hälften av alla svar. Svaren finns på www.hallbarahav.nu under "Utställning".

Debatt och presentation

Vi hade ett stort antal presentationer och paneldebatter på torget. Bredden var stor – allt från tömning av båttoaletter till en soldriven bärplansbåt som går i 17 knop.

I paneldiskussioner avhandlades båtbotenfärger och WWF:s nya rapport om de stora vinster man kan göra om man bara satsar på att rädda Östersjön. De medverkande kom från forskarvärlden, regeringen, båtbranschen, miljöorganisationerna och myndigheterna. På vår youtubekanal Initiativet Hållbara Hav hittar du debatterna, presentationer och intervjuer med deltagarna.

Havsverkstad

En praktiskt inriktad del av utställningen innehöll en experimentverkstad. Med några

enkla experiment visade vi vilken betydelse de olika salthalterna i Östersjön har för torsken och varför många djur som normalt lever i rent sötvatten eller havsvatten har svårt att klara sig i Östersjöns bräckta vatten.

Experimentverkstaden har utvecklats av Lisa Wermelin från föreningsstyrelsen i samarbete med Vetenskapens hus. I montern har Lisa fått hjälp av studenter från Naturens hus. Varje dag har skolklasser besökt verkstaden med guider från Marina läroverket. Skolbesöken organiserades av mässan. ■

/STURE HAGLUND



Miljötorget är den största miljöutställning vi någonsin har gjort och för oss är miljöfrågan så viktig att vi beslutade att skänka en krona per fullbetald entrebiljett till initiativet, säger Thomas Sandberg, tidigare projektchef för Allt för sjön som var med och grundade samarbetet. Här lämnar han över checken till vd Göran Lindstedt (t v).

Dagliga paneldebatter med forskare från Stockholms universitet, kända debattörer, politiker och företagare i inom miljöbranschen drog besökare till miljötorget.

Hur funkar osmos? Och hur kan ett ägg flyta fritt i vatten? Det var frågor som Lisa Wermelin och medhjälpare från Naturens hus kunde förklara för besökande skolklasser.



Årsmöte i Föreningen

Efter årsmötet premierades årets Mollystipendiat Hanna Junbager och årets unga volontär Martin Toomingas, i mitten Rolf Wigström.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Föreningens årsmöte den nionde april inleddes med att Thomas Flinck från bolagsstyrelsen redogjorde för möjligheterna att bilda en stiftelse för Initiativet Hållbara Hav. Thomas och Mats Jakobsson har arbetat fram en studie på föreningens uppdrag under våren.

Under själva årsmötesförhandlingarna valdes åter Rolf Wigström till ordförande för ett år. Dessutom omvaldes Mats Andersson, Carolina Foresti, Cajsa Henriksson (tidigare suppleant) och Magnus Ström till ordinarie ledamöter för två år. Gunnar Karlberg och Per Björkdahl har ett år kvar på sina mandat. Till nya suppleanter valdes Matilda Dagberg, Josefin Solander och Christer Colliander (bilderna till höger). Per Björkdahl och Rolf Wigström omvaldes till föreningens representanter i Briggen Tre Kronor ABs styrelse. Som tidigare år valdes Korhan Koman till ordförande av valberedningen och Gabriella Janson, Åsa Näsman och Lillian Westerberg till ledamöter. Medlemsavgifterna fastställdes till oförändrade. En nyhet för i år är att styrelsen valt att utnyttja stadgarnas möjlighet med hedersledamöter. Till första hedersledamot valdes Allan Palmer. En ny tradition är därmed inledd. Välkommen med namnförslag till nästa år alltså! ■ /PB



Talmannen på besök

Mitt i vårustningen fick vi besök av Per Westerberg, riksdagens talman. Han hade träffat Göran Lindstedt på Nordiska Rådets prisutdelning, där Initiativet Hållbara Hav var nominerat till Natur- och miljöpriset. Nu kom han för att informera sig närmare om Initiativet. Här flankerad av pressekreterare Karin Flygare samt vår vd Göran Lindstedt. ■ /SH

Långseglingar och salsafari

Långsegling är det perfekta sättet att uppleva fartyget och verksamheten ombord under dygnets alla timmar. Om du vill ingår du i en vakt tillsammans med besättningen; 12 – 4, 4 – 8 eller 8 – 12. Du får också gott om tid att uppleva havet och sträckan som seglas.

500 kronor
medlemsrabatt på alla
långseglingar!

Kalmar – Stockholm

24-26 aug. Pris 3 950 kr.

Stockholm – Örnköldsvik

16-19 sept. Pris 5 500 kr.

Örnköldsvik – Norrbyskärs

23 - 24 sept. Pris 1 995 kr.

Med besök på Norrbyskärs forskningsstation den 24 september.

Norrbyskärs – Vasa

24 – 25 sept. Pris 1 995 kr.

Vid segling hela vägen från Örnköldsvik till Vasa 2 950 kr.

Vasa – Sundsvall

28 – 30 sept. Pris 3 950 kr.

Sundsvall – Gävle

3 – 4 okt. Pris 2 450 kr.

Gävle – Åbo

6 – 8 okt. Pris 3 950 kr.

Åbo – Mariehamn

10 – 11 oktober. Pris 1 995 kr.

Mariehamn – Stockholm

12 – 13 okt. Pris 1 995 kr.

Hela sträckan Åbo – Stockholm. Pris 3 450 kr.

Örn och salsafari

18 okt – 2 nov. Pris 1 495 kr

Preliminär avgångshamn Stavnäs.

INFO, BOKNING OCH FLER SEGlingar:

www.briggentrekronor.se

Tel 070-422 78 19

Med reservation för ändringar.



FOTO: PER BJÖRKDAHL



Välkommen Christina!

Christina Thimrén Andrews anställdes den 18 mars på Briggen Tre Kronor AB som projektledare för att arbeta med Initiativet Hållbara Hav.

Christina kommer närmast från Svenska kommunal-tekniska föreningen där hon har arbetat som kommunikatör. Dessförinnan var hon med och byggde upp Sweden Green Building Council där hon var marknadschef. Christina har en bred erfarenhet av projektledning, marknadsföring, media och kommunikation.

Egentligen började hon redan i januari, men då på deltid, för att förbereda inför båt-mässan och miljötorget. Från och med nu arbetar hon dock heltid och vi är mycket glada att få hälsa henne välkommen till oss på Kastellholmen. ■ /STURE HAGLUND



För att kunna stänga av elverket och segla med så kallad "tyst drift" krävs en rejäl batteribank.

Partners, gamla och nya

Våra partners sedan tidigare, Boomerang och C2 Vertical Safety, förlänger sina engagemang som partners till Initiativet Hållbara Hav ytterligare ett år. Så gör även ÖTILLÖ som är stödjande partner klass I.

Nya stödjande partners klass I är Furuno som försett oss med en ny dagljusskärm till navigationssystemet; InnTech som bidrar med banderoller till fartyget och utställningen; Grolls som levererar nya arbetskläder till besättningen; SGA som försett oss med en uppsättning nya batterier till den tysta driften samt Apoteket som förnyar vårt skeppsapotek.

Ny stödjande partner klass II är Boatwasher som säljer båtbottnentvättar samt Grolls som levererar kläder till besättningen.

För mer info om hur du kan göra ditt företag till en del i Initiativet Hållbara Hav kontakta Anders Mannesten tel 070-389 68 89, anders.mannesten@briggentrekronor.se ■ /SH

Ny kock på Tre Kronor

Briggen Tre Kronor och Initiativet Hållbara Hav hälsar Karl Båvner välkommen. Karl kommer närmast från Trattorian, Villa Godthem och Fr2 (Fredsgatan 12) och har även en hel del erfarenheter av att laga mat till sjöss.



– Jag har jobbat som kock på M/S Strömma Kanal så sjögången ska inte vara något problem vid matlagningen hoppas jag, säger Kalle.

Karl berättar att han blev tipsad om den lediga tjänsten av sin vän John G Larsson som chefat för byssan på briggen. John är fortfarande kvar på ett hörn och hoppar in och arbetar då det behövs. Karl och John kommer att arbeta tillsammans då briggen är i Almedalen. Där kommer de att få mycket att göra då Initiativet Hållbara Havs miljöutställning invigs av miljöministern, seminarier och möten arrangeras samt att både briggens besättning, personal från kontoret samt gäster ska utfodras under en hel vecka.

Segling är inget nytt för Karl. Med inbitna oceanseglare till föräldrar har han fått seglingen med modersmjölken. ■ /SH

Ny intendent ombord

Annica Skoglund kommer närmast från SAS där hon har arbetat som pilot och styrt Boeing 737 kors och tvärs. Hon har tidigare även arbetat som yogalärare.

I Annicas kunskapsbank finns erfarenheter av arbete bland annat från markservice på Arlanda, guidning, bankarbete, reseledning och som cabinattendant.

– Jag sökte tjänsten som intendent av flera skäl men de starkaste var möjligheten att få arbeta i en unik miljö och med ett viktigt uppdrag – att segla för Östersjöns miljö och på köpet har jag fått fantastiska medarbetare!, säger Annica. ■ /STURE HAGLUND



Bli stödseglare för våra Östersjö-ambassadörer!

Förra året kunde vi bjuda med oss ett stort antal ungdomar till The Tall Ships' Races. Detta kunde göras tack vare ett stort stöd från stiftelser och fonder samt från alla er privatpersoner som donerade pengar så att seglingen kunde genomföras.

I år fortsätter vi på den inslagna vägen och utvecklar seglingarna ytterligare ett steg. Till sommarens seglingar kommer vi att fördjupa oss i arbetet med Östersjön. Målet med sommarens seglingar är att utbilda dessa ungdomar till att bli nya ambassadörer för Östersjön. Under tio dagar får ungdomarna vara med och segla Tre Kronor samtidigt som de får lära sig om Östersjöns unika ekologi och biologi.

Bli en av våra "Stödseglare" så är du med och stödjer oss i vårt arbete för ett friskare Östersjön!



Stödseglare nivå 1

För 20 000 kr får du

Två platser på vår särskilda Stödsegling lördag den 13 september. Under fyra timmar seglar vi tillsammans med några av ungdomarna som deltog i sommarens segling och avslutar med en riktigt fin middag i salongen.

- Ett exemplar av den vackra modellen av *Tre Kronor of Stockholm* (värde 14 000 kr)
- Ett vackert certifikat.
- Ditt namn eller logotype på vår webbplats.

Stödseglare nivå 2

För 2 000 kr får du

- En biljett till vår Stödsegling den 13 september med avslutande middag ombord.
- Ett vackert certifikat som bevis på ditt stöd.
- Ditt namn på vår webbplats.

Stödseglare nivå 3.

Vill du vara med och stötta sommarens seglingar med ett lite mindre belopp betalar du **500 kr.** och får det vackra certifikatet.

- Ditt namn på webbplatsen.

Gör så här:

Sätt in det belopp du vill bidra med på bankgiro 5014-3023 och skriv "Stödseglare" på talongen.

Ange även namn och kontaktuppgifter. Information: Tel 070-422 78 19

Detta är en del av Initiativet Hållbara Havs arbete för att Östersjön ska bli frisk och levande.

Dagbok från Georg Stage

Ombord på den danska fullriggaren *Georg Stage* bedrivs årligen sjömansutbildning för 62 ungdomar mellan 17 och 22 år. "Togten" – alltså utbildningsturen – varar från april till september och är en omfattande grundutbildning för sjömän.

Sjöfartsskolan ombord är en av fyra i Danmark som utbildar sjömän och sjöbefäl. *Georg Stage*, som är det andra fartyget med samma namn ägs och drivs av en stiftelse som grundades redan 1882.

Vi hoppas att det danska språket inte blir en alltför stor utmaning att läsa och försöker komplettera med en liten ordlista till varje avsnitt. Mycket nöje!

/red.

Matilda Dagberg, suppleant i föreningsstyrelsen, är en av flera i Tre Kronor af Stockholms besättning som har seglat Georg Stage. Matilda gick utbildningen 2013. Det är Matilda som ordnat att vi fått tillstånd att publicera dagboken.



Läs mer om *Georg Stage* och utbildningen på:
www.georgstage.dk

Dagbog, uge 1

Holmen d. 16/4:

Første dag ombord! Vi har haft så travlt, at vi ikke engang har nået at lære hinandens navne at kende... Til gengæld er vi sluppet for tåkrummende, selviscenesættende navnelege, og så går det vel lige op.

Vi har fået informationer om informationer om informationer.. Så nu er vi snart møre og både glæder os til og frygter første nat i køjerne. Nårh ja, når vi engang er blevet færdige med at lave dem. De ligger i store kasser i tusind dele og ser frygtindgydende ud.

Godnat og halløj! (Det siger man åbenbart til søs – det skal vi vidst også lige vænne os til!)

Holmen d. 17/4:

I går lærte vi, hvor svært det er at binde et rigtigt forkert dobbelthavstik til sin hængekøje – og i nat lærte nogle af os, hvor vigtigt det er, at man hænger dem ordentligt op. Det er aldrig kedeligt – heller ikke om natten.

I formiddags blev vi "forklædt som sømænd" i det flotteste blå tøj, og siden har vi haft endnu flere informations-lektioner, så vi snart ikke kan rumme mere..

Der bliver indimellem talt om "ungdommen nu til dags", der har vilde vaner, et forskruet forhold til sociale medier og lider under generelt moralsk forfald. Hører man til dem, der med en opgivende hovedrysten og foragt i stemmen taler om en sådan ungdom, skal man være velkommen ombord til en øjenåbner. Her har 63 elever siddet bøjet over sytøjet det halve af eftermiddagen og flittigt syet elevnummer-mærker i hvert

eneste (eneste!) stykke tøj. I pauserne er der trængsel om pladserne i solen, hvor alle sidder eller står og lærer hinanden at kende. Rygerne sidder i rundkredse og stopper piber og der bliver drukket en hurtig kop kaffe, inden vi skal stå til baksmonstring igen.

Baksmonstring er bare et af de mange nye ord, vi allerede er blevet præsenteret for. Fx: Hver bakke, som er halvdelen af et skiftehold, består af 10 mand. Bakken har en baksformand, der hver dag skal sørge for at dække bord til alle måltider. Baksformanden har hver uge to baksstørner, der sørger for at hente mad i kabyssen og tage opvasken. At spise hedder at skaffe, køjerne skal bindes fast til jackstagen med et baghåndsknob og et rigtigt dobbelthavstik, når man har skåret en blok, skal den muses med musewire, gummistøvler hedder søben og hvis man skal klare op på banjerne, skal man tømme skidtpøsen og måske hente en pøs med vand og en dørklud i agterpeaken... Vi er glade for, at vi har 4 måneder til at lære det hele! Nu skal vi lægge nogle flere bukser op og sy numre i vores undertøj, inden vi skal til køjs.

Holmen 18/4:

I dag har vi været på værkstedsskole hos Søværnet, hvor Bjarne lærte os at elektrodesvejse og gas- og-ilt-svejse. Vi startede med en tiptop-moderne sikkerhedsvideo med flotte animationer og musik, der mest af alt mindede om et mellemspill fra "Frækkere end Politiet Tillader" (film fra 80'erne). Herefter skulle vi selv svejse, og det er overhovedet ikke lige så nemt, som Bjarne fik det til at se ud. Godt at vi også

har i morgen til at øve os! Når man er på værkstedsskole har man ikke tid til at vaske op, så det er der nogle andre, der gør. Hurra! Ellers må dagens højdepunkt vel være, at vi har været i bad. Der er ét skifte, der har badetid hver dag, så vi er i bad hver tredje dag, og efter en varm dag i kedeldragterne, var det bestemt tiltrængt.

Holmen 19/4:

Vi er blevet bedre til at svejse. Vi er blevet bedre til sømandsk (og svensk). Matilda (som er svensk) er blevet bedre til dansk. Vi har hejst en jolle i fællesskab og har fyldt vores kistebænke med skønne, hjemmesvejsede bordskånere og bogstøtter, som vores forældre nok skal blive glade for at få i fødselsdagsgave i den nærmeste fremtid. Vi syr også stadig mærker i vores tøj, men det er vi lige så dårlige til, som da vi startede. Vi har i 1. bakke været så heldige at have to dage, hvor vi kun har været os selv i løbet af dagen, og det kan virkelig mærkes på sammenholdet. Det kan være svært at lære hinanden ordentligt at kende, når man altid er 63 elever, der står oveni hinanden, så det har været dejligt kun at være 10. Nu retter vi (for forhåbentlig sidste gang) på vores hængekøjer og glæder os til i morgen tidlig, hvor vi skal på sundet. Juhu!

Øresund d. 20/4:

I dag blev Holmen skiftet ud med Strandvejen og udsigten over København skiftet ud med Skånes Vestkyst... Vi er sejlet ud på Sundet, og Barsebäck lurer i horisonten.

Dagen startede godt – kokkelev Poul havde købt et glas Nutella, som han done-rede til morgenbordet!

Dagen er gået med introduktioner i de forskellige fag, vi skal have, og vi sidder på nåle over alle de ting, vi skal lære – vi kan ikke vente med at komme i gang.

Derudover er vi blevet udsat for diverse samarbejdsøvelser: vi har hejst rojoller og sat og bjærget mesansejlet en 10-15 gange. I morgen bliver vores samarbejds-evner nok sat yderligere på prøve, for vi skal i jollerne og ro...

Svenskundervisningen fortsætter, og vi er spændte på i morgen, hvor Helle har lovet, at hvis vi er rigtig dygtige, må vi sejle for sejl tilbage til København.

Holmen d. 21/4:

Så er vi tilbage efter en dejlig tur på Sundet. Der er masser af solbrændte, trætte ansigter rundt omkring, og det har da også været en lang dag. 1. skifte havde ankervagten i går, så vi var på vagt på skift fra kl. 20 til kl. 8 i to timer ad gangen. Det er måske ikke så fedt at stå op fra 2 til 4, men når der er stjerneklart og vindstille og man kan følge månen gå ned, er det egentlig ikke så slemt igen.

Efter morgenmad og morgenmønstring var hele 1. skifte en tur ude med *Dorthea* og

Pernille – vores to joller. Der er rigtig, rigtig mange forskellige kommandoer at lære – så skal åren op, så skal man sejle baglæns, så skal man gøre klar til at løfte og vende og sejle langsomt og og og... Det skal vi nok blive gode til engang!

Resten af dagen er gået med at træne i riggen, så vi kan blive gode til at sætte sejl og pakke dem sammen igen. Vi har også – under kyndig ledelse af besætningen – brast alle tre master først den ene vej, og så den anden vej. Der er tusind forskellige navne og tovender at holde styr på, men det er sjovt, og vi bliver hele tiden bedre.

Vi sejlede tilbage til Holmen for motor, men med store dele af eleverne hængende ude på rærene. Hvis ikke vi kan få lov til at sejle for sejl, kan vi da i det mindste lege, at vi gør.

Nu har vi været i bad hos Søværnet og venter på at vi må gå i seng kl. 22.

Glade hilsner fra 1. bakke Rasmus S., Stine, Matilda, Frederik, Emma, Carl Luis, Thea, August, Axel, Yunus og Poul.

Kære dagbog, uge 2

22-28 april skrevet af 2. bakke

I denne uge har vi været på teknikskolen hvor vi bla. havde paragraf 26 kursus en hel dag, hvor vi lærte at røg er giftigt. Vi er også blevet klart bedre til at ro, nu ligner det ikke længere en "voldtaget edderkop", som vores kvartermester Simon udtrykkede sig. Ugen gik også med el-lærer, file og svejse lektioner, hvor file Kaj gav os lækker kage, som vi derfor delte med det meste af skibet, dog blev resten af kagen glemt i skuffen, hvor den lå hele weekenden over. Onsdag morgen kom fru overstyrmand Helle med en glædelig nyhed om at vi måske skulle med i aftenshowet, det kom dog an på om der var vand nok. Nogle elever sejlede derfor ud for at tjekke det på vejen hen til diesel-house. Hen på eftermiddagen fandt vi ud af at alt var som det skulle være, så af sted det gik. På turen hen til aftenshowet sejlede vi under Langebro og Knippelsbro. Det var en super spændende og unik oplevelse at være i fjernsynet. I løbet af ugen fik vi også vores uni-fin-former som vi skulle rejse hjem i torsdag eftermiddag, da vi fik orlov. De fleste af os tog hjem, men en lille håndfuld blev da de kom lang vejs fra. Der var masser af hygge og andre aktiviteter hen over weekenden. Søndag aften kl 22 mønstrede alle klar til en ny uge.

Kære dagbog, uge 3

Tredje uge er gået og vi er (endelig) blevet færdige med filing og svejsning for denne gang. Svejskurset var udfordrende for nogle med alle de uhyggelige maskiner og den konstante angst for eksplosioner. Torsdag var en god dag. Vi roede til Diesel House, som er et museum med en masse maskiner

og motorer. Det var hyggeligt at ro den lange vej gennem København. Vores bakke har fået ros for vores ro-skills. Nogle af os fik dog nogle vabler på trods af store mængder sportstape som en uvidende Alexander lånte os (Vi gi'r en øl ved næste landlov). Fredag stod den på vedligeholdelse. Det var lige noget for os. Vi malede bl.a. den sorte kant i rendestenen og vi kan love jer for, at den blev lige. Det er jo også vigtigt, at der er pænt, når man er søsyg og skal ofre til Neptun. Vi hyggede os rigtig med at sidde i solen og male, mens andre rigtig tog fat og hjalp med alt muligt spændende.

I denne weekend har vi haft landlov, dvs. at man kun skal komme tilbage til skibet kl. 22 til køjemønstring. Der var dog enkelte ting på programmet. Fredag fik vi landlov omkring aftenskafning. Man kunne vælge om man ville spise med eller ej. De fleste gik ud og spiste i små grupper, men vi endte næsten alle sammen på det lokale værtshus "Høvlen", hvor det bagerste rum var fyldt med de skønne *Georg Stage* elever, som alle havde en dejlig aften.

Lørdag blev der holdt foredrag fra morgenstunden, om hvordan folk reagerer under kriser. Her fik vi også uddelt roller, som skulle spilles søndag morgen i en stor øvelse på HH ferries, der sejler mellem Helsing-Helsingborg. Der var bl.a. elever, der skulle gå i panik og nogle manglede deres lille hund, Fifi, på det brændende bildæk. Lørdag aften sluttede ligesom fredag, på Høvlen. Søndag, vi skulle rigtig tidligt op for at komme til Helsingør. Køjerne blev revet ned og bordene blev dårlig nok tørret af efter morgenskafning, før vi stod i Helsingør. Øvelsen gik strygende og det var sjovt at være med til. Desværre kan vi dog berette at lille Fifi ikke længere er i blandt os. Efter øvelsen blev nogle i Helsingør, mens andre drog hjem til skibet og fandt en dejlig plet på græsset og tog en velfortjent lur på tre timer. Det var også storvaskedag, så nogle brugte timer på at finde et vaskeri i store indviklede København. Dem der den aften blev og skaffede, hvilket kun var ni, spiste i fællesskab med besætningen (Simon 3 og kokken Carsten) og det må have været de søde elever der blev tilbage, for vi fik i hvert fald is.

Vi melder alt vel fra *Georg Stage*, vi glæder os til at få vind i sejlene og rigtig smage på den salte havluft.

Hielsen fra 3. Bakke. Michael, Rikke, Aputsiaq, Benjamin, Katrine, Johannes, Naja, Johan Petur, Sandra og Tobias.

Liten ordlista:

Søværnet – (örlogs) Flottan
fx – for eksempel – till exempel
kedeldragt – arbetskläder
tovender – tågände, repände
edderkop – spindel
vedligeholdelse – underhåll
hygge – kul, skoj
ro-skills – kunskap i rodd
nogle vabler – några blåsor

Briggen Mercedes från Amsterdam gör dagseglingar i samband med olika festivaler. I år kommer hon för första gången att segla tillsammans med Tre Kronor, då båda fartygen deltar i Hanse Sail i Rostock 7-10 augusti. (fotograf okänd)

Mercedes

– briggen som seglar till festivaler

Sail Rostock är en av Östersjöns största regelbundet återkommande festivaler. I år deltar nära 200 fartyg. Sex av dem är briggar: *Aphrodite*, *Eye of the Wind*, *Morgenster*, *Tre Kronor af Stockholm*, *Roald Amundsen* och självklart *Mercedes*, som varje år försöker delta i största möjliga antal evenemang. Briggen som är byggd för att segla med 140 gäster, på dagsturer, deltar i Kieler Woche, hamndagar i Hamburg och Bremerhaven och försöker alltid vara med där det händer.

I början på juli lämnar *Mercedes* Oostende, med kurs mot Frankrike. Besättningen, en blandning av holländare, engelsmän, polacker och en österrikiska, har ett par intensiva månader framför sig. Efter några dagar i Calais deltar briggen i festivaler och regattor i Bangor, Liverpool, Kiel, Warnemünde, Bremerhaven och Hamburg, innan hon anlöper Rostock för ett av sommarens största evenemang Hanse Sail. En rad andra hamnar står också på programmet,

som fortsätter under hela hösten. I hamn kan *Mercedes* ta emot 150 gäster och fungerar då som en flytande restaurang och bar och är oftast chartrad för olika företagsevenemang.

Mer än trettio år som fiskefartyg

År 1958 beställde ett fiskefartygsrederi i Scheveningen två trålare från varvet de Hoop, i Leiden. En sevärd film¹ från samma år, visar nöjda redare, uppköpare, fiskare, hustrur och barn på jungfrutur ombord på SCH 64 *Frank Vrolijk*, som sedan kom att fiska fram till 1975. Systerfartyget SCH 242 *Huibertje* seglar fortfarande, trots att hon slitit hårt som trålare i flera decennier. Tolv

år efter sjösättningen gick *Vrolijks* familjeföretag, som fiskat sedan 1890, i konkurs och SCH242 fick nya ägare och Goedereede som ny hemmahamn. *Huibertje* blev nu GO5 *Ora et Labora*² och drog in pengar till sina nya ägare fram till 1981. Sedan hann hon heta såväl *Deo Volente* som *Deo Juvente* innan hon 1983 kom till Urk i Flevoland, en av Hollands allra mest kända fiskehamnar. Hon blev nu UK 375 *Atlantic*. Jag minns plötsligt en incident från åttiotalet, beskriven i norska tidningen *Fiskaren*, då fiskare från Urk dömdes till dryga böter för att ha kidnappat en norsk fiskeriinspektör vid en sammanstötning på Nordsjön. Saken upp-

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

märksammades från predikstolarna i Urks kyrkor påföljande söndag, men i stället för att förmana fiskarna till laglydnad såg prästerna till att kollekten användes till att betala deras böter.

Trots Urkbornas starka stöd för sin fiskeflotta tvingades UK 375 av ekonomiska skäl att registrera sig i Fleetwood, Lancashire i England. *Atlantic* hade dock fortsatt holländska ägare. Efter att ha drabbats av en eldsvåda, under en tid med låg lönsamhet för fiskerinäringen, blev trålaren upplagd vid Metzvarvet i Urk i väntan på bättre tider.

Oliver Wipperfurth köper ett vrak...

Efter mer än tjugo år som sjökapten är det svårt för Oliver Wipperfurth att räkna upp namnen på alla fartyg han seglat med, men det är tydligt att de åtta åren ombord på tremastade skonaren *Barteles Rensink*³ haft en stor betydelse. En segling till Dubai var särskilt minnesvärd. Under större delen av sin karriär har den tyske kaptenen drivit charterfartyg, genom det egna företaget "WindisourFriend". När han i mitten av nittio-talet stötte på det utbrunna vraket av en trålare, förstod han ganska snart att han hittat det skrov som skulle kunna bli rederiets största fartyg.

...som i Urk och Harlingen förvandlas till en brigg

I Nederländerna började ungdomar köpa utrangerade fiske- och fraktfartyg på 60- och 70-talet. Botters, aaks, klipprar och tjalkar såldes ofta för skrot- och upphuggningspriser. De användes som bostäder eller riggades upp för segling och lågprischarter. Idag finns uppemot 400 traditionellt riggade segelfartyg under holländsk flagg. Flera av fiskerifartygen har återfått sina ursprungliga riggar, men

1. <http://www.haagsefilmbank.nl/archieven/1841>

2. Be och arbeta

3. Byggsdes i Holland 1910, som loggern Lichtstraal. Bytte senare namn till Tertius, Jan, Greta, Heinz Helmut, Lotte Nagel, Ursel Beate och Barteles Rensink. Seglar idag som Salomon, under schweizisk flagg, med Basel som hemmahamn.

4. Sjöfarare i största allmänhet har annars St Brendan som skyddshelgon. De som tror på sådant kan också åkalla St Elmo som botar de sjösjuka.



Briggen Mercedes började sin bana som fiskerifartyget Huibertje, i Scheveningen, Holland.



Fasta rår och briggsegel utan gaffel håller nere storleken på den seglande besättningen.



Kapten Oliver Wipperfurth äger briggen Mercedes och skonaren Eldorado.

några har riggats om till skonarter och briggar. *Astrid*, *Legend* och *Morgenster* har beskrivits i tidigare Briggenblad. Det finns idag inget europeiskt land som ens kommer i närheten av Nederländerna när det gäller antal traditionellt riggade segelfartyg.

Förutom själva skrovet hittade Oliver Wipperfurth i Holland det yrkeskunnande som behövdes för att bygga en brigg. På Metzvarvet i Urk revs allt brandskadat ut och alla dåliga plåtar byttes. När varvet efter 120 år lade ner sin verksamhet, fort-

satte arbetet med inredning och riggning i Harlingen i Friesland. Mercedes förvandlades till en brigg, med 18 segel och en sammanlagd segelyta på 900 m². Ledstjärna i riggarbetet var Friedrich Ludwig Middendorfs klassiska "Bemastung und Takelung der Schiffe". Riggen gjordes dock inte helt traditionell. Masterna och klyvarbommen är av stål och rårna av aluminium. Gaffel saknas, briggseglet är trekantigt och för att kunna segla med en mindre besättning är alla rårna fasta i höjdded.

Mercedes – Barcelonas skyddshelgon

När jag i bokslukaråldern plöjde igenom Alexander Dumas "Grevén av Monte Christo" förundrades jag över hur hjälten Edmond Dantes kunde förälska sig in någon som hette Mercedes. För mig var det namnet helt förknippat med min morfars bil... Det skulle dröja ett par årtionden innan jag förstod att alla mercedesfordon är uppkallade efter en ung flicka som hette Mercédès Jellinek.

Briggen Mercedes har fått sitt namn från en annan kvinna – Barcelonas skyddshelgon Jungfru Mercedes, som sedan 1218 beskyddar sjömän som tillfångatagits av pirater⁴. När hon dessutom 1687, på något hittills oförklarad sätt, räddade staden från en gräshoppsinvasion höjdes hennes status ytterligare och sedan dess firas varje år den storslagna La Mercéfestivalen, till hennes åminnelse. Briggen Mercedes skulle nu segla i Östersjön, på Nordsjön och längs Europas

Mercedes, fortsättning...

atlantkust för att delta i maritima festivaler. Medelhavet med hamnar som Cannes, Marseille, Nizza, Toulon, Monaco och Barcelona skulle vara det främsta verksamhetsområdet och då passade det bra med ett namn som hade lokal anknytning. I takt med att den ekonomiska krisen har tilltagit i medelhavsområdet, har Mercedes dock tillbringat allt mer tid i nordliga farvatten. Där finns det fortfarande evenemang som drar stor publik och ett stort intresse för Mercedes verksamhet.

Mer än bara festivaler

Redan i höst kommer Mercedes att segla i Falmouth Tall Ships Regatta, som ordnas av Sail Training International. Under tre dagar i slutet av augusti inleder Mercedes med att göra nio tretimmarsseglingar, som redan är fullbokade. Just nu finns det alltså 1260 förväntansfulla passagerare som redan ser fram emot några timmars briggsegling. Regattan fortsätter sedan med Royal Greenwich i London som mål. Ett femtiotal fartyg seglar tillsammans, förutom Mercedes deltar även briggarna *Eye of the Wind*, *Morgenster*, *Royalist* och *Stavros S Niarchos*.

Oliver Wipperfurth berättar att det redan är bestämt att Mercedes ska segla sträckan Kristiansand – Aalborg i Tall Ships'

BRIGGEN MERCEDES

Signalkod:	PCMC
Byggd:	1958, som fiskefartyg. Ombyggd till brigg 2003-5, av "Wind is our friend"
Varv:	N.V. Scheepsbouw "De Hoop", Gebroeders Boot, Leiden, Holland
Tidigare namn:	1958, Huibertje SCH 242, Scheveningen 1970, Ora et Labora GO 5, Goedereede 1980, Deo Volente GO 51, 1981, Ora et Labora IJM 15, IJmuiden 1982, Deo Juvante UK 367, Urk 1983, Atlantic UK 375, 1987, Atlantic A FD 75. Fleetwood 1988-2003, M.F.V. Atlantic A – FD75
Material:	Skrov och master – stål Rår, bom och gaffel – aluminium
Längd:	48,7 m (loa)
Bredd:	7,6 m
Djupgående:	3,6 m
Höjd:	35,0 m
Segelyta:	900 m ²
Tonnage:	Brtnrt 258/82
Displacement:	474 ton
Maskin:	1st MWM/Deutz, 800 hk
Fart:	Uppgiven fart 16 knop under segel, 12 knop för maskin.
Besättning:	18 (20 kojor i 7 hytter)
Passagerare:	140, enbart dagsturer.
Hemmahamn:	Amsterdam, Nederländerna
Rederi:	Wind is our friend, Bremen, Tyskland
Hemsida:	www.windisourfriend.com www.sailingship-mercedes.com www.sailingship-eldorado.com



Races 2015. Annars är han lite hemlighetsfull när det gäller briggens framtidsplaner. Meningen är att Mercedes ska dyka upp på så många evenemang som möjligt, men exakt vilka kan få bli en överraskning. Han berättar också att han själv alltmör sällan är ute som kapten. Administrationen tar mer och mer tid. "WindisourFriend" driver också skonaren *Eldorado*, som i höst seglar till Karibien, och förmedlar dessutom charteruppdrag för sammanlagt 18 olika segelfartyg.

Även om vi inte får reda på exakt vad Mercedes ska ägna sig åt i framtiden verkar det i alla fall vara helt säkert att Mercedes och *Tre Kronor* kommer att mötas i Rostock i augusti. Det ser vi redan fram emot! ■

HANS GUNNAR ØVERENG



Bar i däckshuset och restaurang i salongen. Liksom många andra holländska segelfartyg är Mercedes en seglande krog – det finns inga kojor för passagerare.



Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad.

VI TAR SOMMARUPPEHÅLL

TILL MÅNDAGEN DEN 1 SEPTEMBER.

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



Briggarna Unicorn och Lion (bakgrunden) vid kaj, i
Castries, St Lucia 2007. Foto HGØ

Briggen Unicorn sjönk utanför St Vincent

Briggen *Unicorn*, som de senaste åren legat som restaurangfartyg i Rodney Bay, St Lucia sjönk 24 maj, när hon var på väg till ett varv på norra St Vincent. Efter några timmar i livflotte räddades alla tio ombord av kustbevakningen. Briggen var känd från teveserien *Rötter och Pirates of the Caribbean* filmerna. Briggen byggdes i Finland 1948 och hade även ett förflutet i Sverige.

Unicorn kommer att beskrivas närmare i Briggenbladet-4 i år. Flera av de artiklar på nätet som rapporterar om händelsen visar, av någon anledning, bilder på briggen *Lady Washington*, mer om henne i ett kommande blad. ■ /HANS GUNNAR ØVERENG

Wyvern förliste – vad hände sen?

I förra sommarens Tall Ships' Races inträffade en tragisk olycka, när den norska Colin Archerkuttern *Wyvern* den 11 juli började ta in vatten och sände ut nödsignaler. Alla ombord gick i livbåtar och kunde räddas av kustbevakningen och andra fartyg som kom till undsättning. Men tre besättningsmän från den nederländska *Wylde Swan* bordade *Wyvern* för att göra ett sista försök att rädda båten. När *Wylde Swans* kapten såg att läget var allvarligt beordrade han de tre att omedelbart lämna *Wyvern*. Två av dem räddades, men den tredje, en ung volontär, fastnade i riggen och följde med i djupet när fartyget sjönk, söder om Gotland.

Det tog inte lång tid innan norrmännen bestämde sig för att bärga *Wyvern*. Hon låg på drygt 50 meters djup, och för att skadas så lite som möjligt måste båten upp ur havet snarast. Redan en månad senare lyftes hon upp, ställdes på däck på bärgningsfartyget *Island Constructor* och transporterades hem till Stavanger.

Efter grundlig genomgång och haveriutredning stod det klart att flera kölbultar hade brustit i det hårda vädret. Eftersom skutan hade varit under vatten behövde hon inte bara en grundlig renovering, utan hela



För att ha legat på havets botten i en månad var *Wyvern* trots allt i förhållandevis gott skick när hon kom upp till ytan. Efter provisoriska reparationer kunde hon senare flyta på egen köl igen in i Stavangers hamn. Foto: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad

elsystemet måste dras om, liksom många andra rörledningar ombord.

Uppdraget att sätta *Wyvern* i skick igen gick efter sedvanlig upphandling till danska varvet Hvide Sande Skepps- och Båtbyggeri på Västjylland. Fastän bärgningen av *Wyvern* hade haft ett stort publikt stöd hemma i Norge var det nu dessvärre lite ont om pengar till restaureringen (har vi hört det förut?). Hittills har Stavangers Sjöfartsmuseum, som äger båten, fått ihop 3,4 miljoner norska kronor, inklusive försäkringspengarna. Norska Riksantikvarien ville däremot inte vara med och betala, de avskog museets bidragsansökan på 1 miljon NOK.

Men projektledaren för *Wyverns* restaurering, Mons A. Grösvik, är vid gott mod. Till norska Riksrådet har han lovat att *Wyvern* kommer hem till Stavanger i juli, i långt bättre skick än hon var när hon förliste.

– Dels blir kostnaderna för restaureringen avsevärt lägre än vad vi hade budgeterat från början, säger Mons A. Grösvik. Och dels har jag fått löfte om generösa bidrag från vissa starka ekonomiska stöttepelare i landet. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

FAKTA WYVERN

Byggd: 1897 vid Porsgrund Båtbyggeri.
Konstruktör: Colin Archer,
byggmästare Thor Martin Jensen
Signalkod: LKSI
Löa: 18,2 m
Tonnage: Brt/Nrt 42,8/15,8
Hemmahamn: Stavanger, Rogaland, Norge
K-märkt år 2000



FOTO: STEFAN HOLM/DREAMTIME.COM

Se starterna i ÅF Inshore och Offshore Race från kajen!

Kvar i stan den 28-29 juni?

I så fall är *Tre Kronor af Stockholms* hemmakaj på Kastellholmen ett perfekt ställe för att njuta av regattastarterna, *Tre Kronor* är nämligen ute och seglar hela sommaren.

Du blir garanterat inte ensam, så var ute i tid och ta med någon typ av fällstol om du inte tänker dingla med fötterna från kajkanten. Passa på att köpa kaffe eller glass av gänget i vår flitiga Öppet skepp-grupp! ■

/PER BJÖRKDAHL

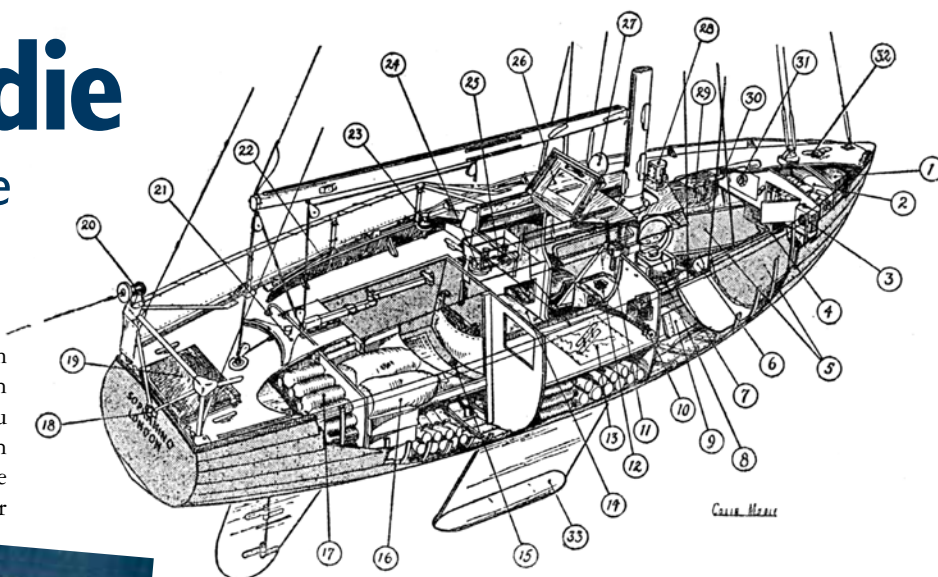
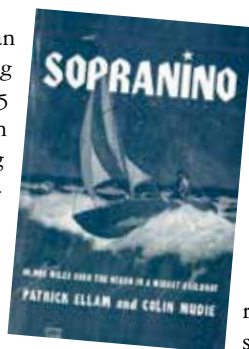
Colin Mudie

– känd atlantseglare

Det kom ett brev till redaktionen från vår läsare Bengt o Hult:

”I förra numret av Briggenbladet hade ni en ruta om gråhårsmannen Colin Mudie, som tycks ha haft ett finger med i de flesta nu seglande skepp. Kanske kan några rader om hur han en gång i tiden var med och ändrade teorierna om segling på havet med små båtar vara av intresse?

Vid tiden före 1950 hade nästan alla segelbåtar avsedda för segling på öppet hav displacement kring 5 ton eller mera. Det ansågs att den tyngden behövdes för att ta sig fram genom motsjö. En ung officer i Royal Navy, Patrick Ellam, delade inte den uppfattningen. Ju lättare en båt var desto säkrare tog den sig fram över vågorna, menade Ellam. Även i vårt land hade liknande tankar börjat dyka upp. En av mina seglarkamrater menade att en pingpongboll alltid låg säker på ytan. Patrick Ellam prövade sina idéer genom att segla med en förstärkt kanot kors och tvärs i Engelska Kanalen. När han ansåg att han fått sina teorier bekräftade beställde han en ritning av Laurent Giles, den tidens konstruktörstjärna i England. Ritningen visade en klinkbyggd båt på knappt 6 meter med delat lateralplan och med bulb på fenan. Invändigt hade den två enkla kojor, ett navigationsbord och ett spritkök med två lågor. Alla andra utrymmen var avsedda för förråd. Att båten var liten kan beskrivas så här: Om man stod på durken i ruffen hade man



1. Flytsäckar i förpiken. 2. Skåp för personliga tillhörigheter. 3. Radiohögtalare. 4. Sextant. 5. Gummimadrasser i kojorna. 6. Segelduksrulle för sjökort. 7. Radiopejlingsantenn. 8. Batteri. 9. Paddlar, ärblad för spinnakerbommen, under kojorna. 10. Kronometer. 11. Handpejlingskompass. 12. Grönsaksbinge med vinskåp (observera länsumpen). 13. Kartbord. 14. Bänk med reservbatteri och vatten under. 15. Avloppshål i sittbrunn. 16. Segelsäckar, rågsckor, reservkonserver i sidoskåp. 17. Vattenreserv i burkar, torra kläder, drivankare i akterskåpet. 18. Hål för årklyka. 19. Akterlucka. 20. Logg. 21. Självstyrande kvadrant och rorkult. 22. Håvstång för löpare. 23. Bromsrulle. 24. Kompass i däck framför sittbrunnen. 25. Kabyspis. 26. Kapplucka med plexiglasfönster. 27. Luftrör. 28. Lanterna. 29. Näthyllor för sjökläder. 30. Barometer. 31. Termometer. 32. Krysshult. 33. Blytyngd på kölen.

Ovan, *Sopraninos utrustning* ur den svenska boken från 1955. Till vänster, omslag till en av de många engelska utgåvorna. Finns ibland att hitta på amazon.com.

ruffluckan i höjd med midjan, och sträckte man ut armarna åt båda hållen kunde man ta på relingen på båda sidor. Båten skulle döpas till *Sopranino*.

Nu ville Patrick visa att hans teorier höll i praktiken – genom att segla den lilla båten till USA. För det krävdes en medseglare. Hans förstaval var Colin Mudie. Han var idealisk. Dels hade han varit Giles assistent och fått utföra detaljritningarna på *Sopranino*, dels hade han arbetat på ett båtvarv, så det mesta kunde han reparera med sina egna händer. Dessutom var han en van havskappseglare. Colin Mudie, då 26 år, svarade ja utan betänkanter.

Seglingen gick från Falmouth via Kanarieöarna och Västindien till USA. De två var överens om att seglingen inte bara skulle genomföras, den skulle göras ståndsmässigt. Frivakten skulle inte bara få kasta sig i kojen med oljestället på. Man skulle alltid sova i pyjamas. Och de ville inte komma fram som ett par stela gubbar. Därför skulle de varje dag springa runt båten ett antal varv – utanför alla vant och stag.

Resan gick utan större missöden, men med flera trevliga avbrott. När de ankrat upp i en vik i Västindien låg där redan ett engelskt krigsfartyg. Snart kom en barkass som framförde far-

tygschefens inbjudan att dinera i mässen. De erbjöd sig också att komma senare och hämta gästerna, vilket de avböjde. De paddlade själva över. Medan de åt var en man avdelad att hålla koll på *Sopranino*. Det gjorde han genom att stå på fartygsdäcket och hålla i segelbåtens masttopp.

Framme i USA hade de bevisat att Patricks teorier var riktiga. Vid den tiden kunde man införa en ny havskappseglingssklass, JOG, Junior Offshore Group, för båtar med en vattenlinjelängd mellan 16 och 20 fot. En ny era hade inletts.

Senare skrev de båda en bok med titeln *Sopranino*. Med lite tur kanske den fortfarande går att få tag i på något antikvariat eller ett välsorterat bibliotek. Den är värd allt besvär, men man ska inte nöja sig med den svenska översättningen som kom ut. Den är inte värd att läsas.

Mycket nöje
BENGT O. HULT

Redaktionen tillägg: Översättningen till svenska har absolut sina brister, men får man inte tag i boken på engelska (eller om man inte kan engelska så bra) tycker vi att den svenska ändå har sina poänger.

Ännu ett tillägg: Om du har vägarna förbi East Cowes på Isle of Wight, missa inte att gå på Classic Boat Museum. Där finns nyss nämnda lilla havskappseglare, *Sopranino*, att beskåda, bland många andra fina klassiker. ■



Sopranino under segel på JOG's 60th Anniversary regatta, Falmouth juli 2011. Foto: JOG/CreativeCommons