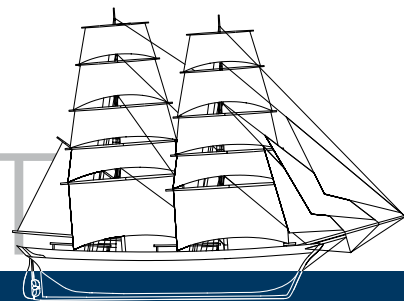


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAR 2016



Premiär för året
Karlshamnsbesök
Välfyllt program
Sjörövarbriggen
La Grace
Sjöfarare, del I
Styrman Carlsson
på äventyr
Nya i styrelsen

Tre Kronor af Stockholm med fördevind.
FOTO: PER BJÖRKDAHL



En seglande miljöambassadör

Nyligen har vår ståtliga brigg *Tre Kronor af Stockholm* återvänt till kungliga huvudstaden efter en mycket lyckad vårturné. Fartyget har hittills besökt Karlshamn, Kalmar, Norrköping, Nyköping, Nynäshamn och Stavsås. Till denna säsong har Initiativet Hållbara Hav även ny miljöutställning som anpassats för att följa med fartyget och visas vid hamnbesök nere i salongen.

Denna gång har de besökta städerna och kommunerna lagt ner stort engagemang på att planera aktiviteter kring miljöfrågor under fartygets besök, vi har fått betalt för besöken och såväl Öppet skepp-dagarna som dagseglingarna som utgått från hamnarna har varit mycket populära och välfyllda. Vi har därmed kommit en bra bit på väg mot att briggen verkligen fungerar som en seglande ambassadör för Östersjöns miljö.

Jag vill därmed ge en varm eloge till **Anders, Christina** och **Sture** på Briggen Tre Kronors kontor, som har jobbat hårt för att arrangera turnén, och verkligen har lyckats "ro den i hamn"!

Efter en ekonomiskt ganska osäker vår har nu årets stora seglationssäsong kommit igång ordentligt, och intäkterna kommer in som de ska. Samtidigt som Briggen Tre Kronor kan andas ut för en tid, ligger vår västkustkollega, *Ostindiefararen Götheborg*, ute för försäljning. Det krävs stora pengar att hålla ett historiskt fartyg seglande.

Även om det just nu ser ljus ut för Briggen Tre Kronor, är det viktigt att vi som stödjer verksamheten känner ansvar för och stolthet över vårt fartyg.

Det skadar inte att ha en viss krismedvetenhet i bakhuvudet även när man har medvind och solen skiner.

I början av juni höll föreningen Briggen Tre Kronor sitt årsmöte. De tre nya medlemmarna i styrelsen presenteras på sidan tolv men jag vill gärna tacka de avgående för deras arbete, intresse och engagemang under tiden i styrelsen. Ett varmt och hjärtligt tack till **Christer Colliander, Per Ewing** och **Cajsa Henriksson**.

Jag vill också rikta ett särskilt stort tack till vår föreningsmedlem **Lena Garnum** som har donerat 100 000 kronor till föreningen! Det ska bli ett nöje att återkomma i Briggenbladet och berätta hur pengarna kommer att användas.

En gren av styrelsens framtida arbete kommer att bli att få till stånd ett samarbete med andra seglande fartyg längs ostkusten, kring det gemensamma målet att rädda Östersjöns miljö. Vi har också mycket att vinna på att samarbeta kring målet att värna och bevara det maritima arvet. Vi vill även gärna inleda ett samarbete med sjöfartsmuseer i länderna runt om Östersjön.

Själv ser jag förstås fram emot en av sommarens stora höjdpunkter – seglatsen med mina äldsta barnbarn, 8 och 11 år, när briggen kommer ner till mitt sommarviste i Skåne. För varje gång vi seglar med *Tre Kronor* har de blivit mer och mer briggfrälsta! ■

Rolf Wigström, 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 • TELEFON 08-545 024 10 • FAX 08-545 024 11 • PLUSGIRO 87 3663-9
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Premiär för året och för fallrepstrappan

Årets första resa gick från Stockholm till Karlshamn. Vi seglade ut från hemmahamnen, men efter Vaxholm var det slut med det roliga. Svag motstiltje tvingade oss att köra maskin i ett dygn innan vi nådde Blå Jungfrun. Vi lät ankaret gå ett par fartyglängder från land i kristallklart vatten med ett siktdjup på sju meter!

Nu riggades fallrepstrappan för första gången i praktiken. Våra gäster klev ned för den och skeppades iland med gummibåten, medan besättningen rodde i land med stil i skeppsbåten. Efter några timmars solbad och korta upptäcktsfärder, plus bad i havet för de modiga, var alla ombord igen. Segel sattes och vi fortsatte söderut genom Kalmarsund, men efter några timmar blev det maskingång i stiltje igen. Inte förrän tidigt nästa morgon, i andra ändan av sundet, kom brisen tillbaka. Efter all motorkörning hade vi så mycket extra tid att kursen lades mot Ertholmene, med ledsegel och allt satt.

Ankaret gick utanför hamnen på Christiansö och åter riggades fallrepstrappan. Litet snabbare den här gången. Proceduren med gäster i gummibåten och besättning i skeppsbåten upprepades. Efter fyra timmars besök på en ö i blomsterprakt, bland mysiga hus och kvackande grodor återvände alla till fartyget. Vi backade ut från ankarplatsen för

FOTO: NORA GIERTZ



Bilden är tagen vid Christiansö och visar skeppsbåten och fallrepstrappan, båda välvilligt finansierade av Stockholms Grosshandels societet.

segel och på dikt bidevind styrde vi nu mot resans egentliga mål. I Karlshamn stod välkomstkommittén vid vår utställningscontai-

ner och därmed var etapp ett på årets första Hållbara Havturné avslutad. ■

/ALLAN PALMER

TRE KRONOR • SÄSONGEN 2016

Karlshamnsbesök och fullbokat

I Karlshamn togs vi emot av Länsförsäkringar Blekinge som är nyblivna Stödjande Partners till Initiativet Hållbara Hav. De skickade ner sina anställda till oss i smågrupper som vi fick äran att undervisa i Östersjökunskap och vad vi kan göra i våra hem för att minska vår påverkan på Östersjön.

Vi hade också besök av lite olika skolklasser samt en stor grupp nyanlända som via Humanus lär sig svenska och att hitta in i det svenska samhället.

I samarbete med Sydkustens Sportdykarklubb Karlshamn arrangerades en skräpdykning i hamnen, vilket resulterade i en cykel, en kundvagn och en hel del annat småskräp. Dessutom hittade dykarna en liten segelbåt i trä som låg nedsunken i dyn så att bara relingen stack upp. Den var dock för stor för att bärga.

Vi hann också med en fin kvällskryssning för allmänheten innan vi seglade vidare.

Fullbokat segling till Kalmar

På vår väg norrut erbjöd vi en segling på ett dygn till Kalmar, något som blev verkligt uppskattat. Seglingen blev snabbt överbokad så vi fick tillfälle att plocka fram våra



Sydkustens Sportdykarklubb Karlshamn kollade botten under Tre Kronor vilket resulterade i en sedvanlig bög med islängda grejor.

extrakojor som monterades i salongen. Det blev en mycket uppskattad segling i fina vindar ända från Karlshamn till Kalmar.

Busväder från Kalmar till Norrköping

Nästa etapp blev däremot helt annorlunda. Nu hade vinden vänt och nu bjöds i stället på en kraftig nordanvind med regn som gjorde den etappen till en helt annan upplevelse. Det blev till att stänga sig fram mot vind och sjö tills man kommit förbi Blå Jungfrun. Där tyckte Allan att man i alla fall borde försöka segla något och sedan blev det några timmars hård kryss vilket uppskattades

storligen av de fyra passagerare som vågat sig med. De fick en upplevelse för livet och var synnerligen nöjda trots det hårda vädret.

Vackert väder från Norrköping till Nyköping

I Norrköping startade resan i stiltje så det blev till att knalla för maskin ut ur Bråviken. Väl ute i skärgården började det dock blåsa och sedan bjöds på en mycket fin segling ända in till Nyköping. Vinden vände nämligen så turligt att det gick att segla nästan hela vägen in i hamnen. ■

/STURE HAGLUND

Välfyllt program i Nyköping

TRE KRONOR • SÄSONGEN 2016

Vårt andra stora stadsbesök genomfördes under två dagar i Nyköping där vi tillsammans med kommunen arrangerat och fyllt första dagen med aktiviteter i hamnen. Inför vårt besök hade Nyköpings kommun gjort en mycket ambitiös planering och bjudit in ett stort antal samarbetspartners, bland annat till en minimässa om Östersjön och om det miljöarbete som pågår i kommunen. Hamnen fylldes med allt fler besökare som kunde ta del av välkomsttal av Nyköpings kommunalråd, Malin Hagerström, och många andra aktiviteter.

På kajen bjöds på musikunderhållning av hög klass med elever från den kommunala musikskolan, det visades häftiga elbilar och Automobilsällskapet hade årets första hamnträff och visade upp sina klenoder. I kommunens tält fick man möjlighet att bekanta sig med flera av de arter som man kan träffa på i havet utanför Nyköping. Medverkade

gjorde även Kustbevakningen som hade öppet skepp, Länsstyrelsen och Naturum, Nyköpingsåarnas Vattenvårdsförbund, Räddningstjänsten som stod för skräpdyk, Svealands Kustvattenvårdsförbund och Utflyktsvägen/Gröna Kusten. Vi arrangerade öppet skepp och hade mängder av besökare ombord.

Eftermiddagen ägnades åt skräpdykning med Martin Emtenäs som konferencier. Martin är kanske mest känd som programledare för *Mitt i naturen* på SVT, och senare på kvällen höll han ett uppskattat föredrag ombord om människor och natur, vilka arter vi gillar och hur vi gärna vill designa naturen och vad det kan få för följder. Det bjöds också på flera andra intressanta föredrag om vatten- och naturvård med Nyköpingsåarnas Vattenvårdsförbund, Svealands Kustvattenvårdsförbund och Nyköpings kommunekolog, Bjarne Tutturen. Föredragen finns att se på www.hallbarahav.nu under fliken seminarier.

Under de två dagarna hade vi fullt med inbokade skolklasser som fick guidning i miljöutställning på kaj och ombord med genomgång av hur Östersjön fungerar och hur våra sätt att leva påverkar havet. Bjarne Tutturen bjöd på en mycket givande presentation om alla de produkter som vi använder i våra hem som hamnar i vårt avloppsvatten och man såg att ungdomarna tog till sig av budskapet. I sam-



arbete med Länsförsäkringar Blekinge visades utställningen "Etta med kök" på kajen och alla fick också en visning av fartyget. Samma budskap fick även drygt femtio anställda från Nyköpings kommun som guidades genom våra utställningar och ombord på *Tre Kronor af Stockholm*.

Vårt besök och hela evenemanget omkring blev ordentligt uppmärksammat i tidningar, radio och TV. Kommunen hade även annonserat vår närvaro i olika media samt på digitala skyltar vid E4:an. ■

/STURE HAGLUND, FOTO: SARA HÖGSTEN NYKÖPINGS KOMMUN



På kajen underhöll elever från Nyköpings Musikskola.

Tre Kronor anlände under segel i den smala rännan in till Nyköpings bamn.



Christina Thimrén Andrews, projektledare på Briggen Tre Kronor/Hållbara Hav hade gott om besökare i vår utställning "Etta med kök".



Martin Emtenäs, känd programledare från SVT/Mitt i naturen, höll föreläsning ombord.

Örn och säl från Nyköping till Nynäshamn

Resan hem till Nynäshamn började även den i bleke men efterhand tilltog vinden och även denna etapp blev en härlig seglingsupplevelse. Dessutom fick vi möjlighet att på nära håll studera en stor sälkoloni med närmare hundratalet sälar som sträckte ut sig på klipporna eller guppade omkring och tittade nyfiket på det förbipasserande ekipaget.

Förutom sälarna fick vi också tillfälle att beundra en havsörn. Även lördagens hel-dagssegling i Nynäshamn bjöd på riktigt härlig seglingsupplevelse med vindar som vred runt under dagen så att det blev fin segelvind under hela resan. ■

/STURE HAGLUND



FOTO: CARIN CARLSSON

En hälsning från en av våra gäster:
"Hej! Jag har bara positivt att säga om resan. Fantastisk dag mellan Nyköping o Nynäshamn. Att se er bantera Briggen med alla segel o tampar. Stämningen ombord med positiva glada besättningen som gärna delade med sig sin kunskap. Jättegod mat o nybakade bullar :) Oturen vi hade med alla sälar och havsörn. Skickar med några bilder som tack för en härlig dag. Precis vad jag behövde efter ett år med sjukdom. Kramar Carin"

En bildhälsning till från nöjda gäster

"Dear Mr. Sture Haglund, Peter Haase and I are enthusiastic about their beautiful Brigg Tre Kronor. We have made with your excellent crew a nice trip. With pleasure I would sail again with them.
Best regards, Friedrich Baier"

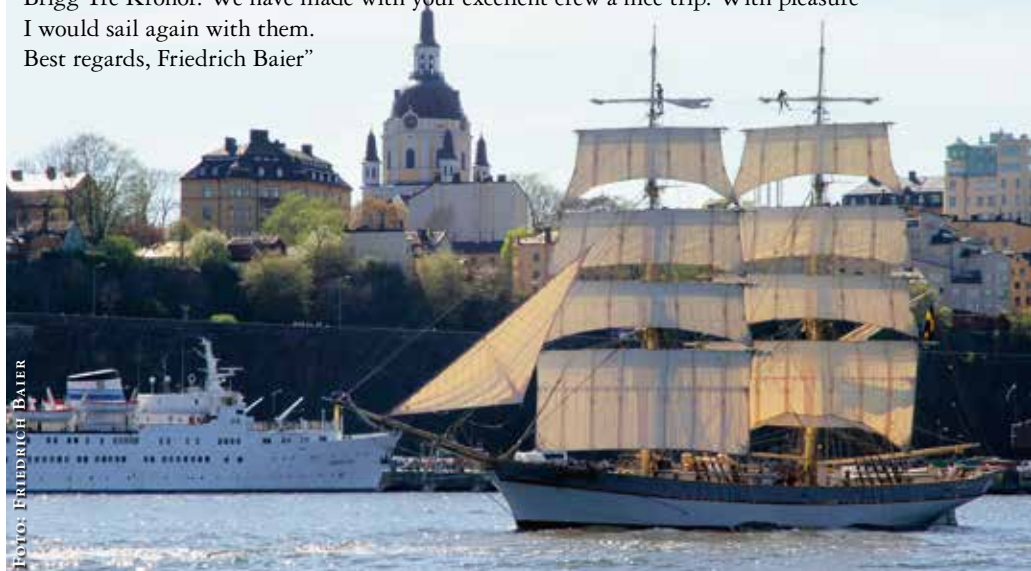


FOTO: FRIEDRICH BAIER

Takeda ny partner

Läkemedelsföretaget Takeda har gått in som partner till Initiativet Hållbara Hav. Ett flerårigt samarbetsavtal är tecknat och vi ser fram emot ett givande samarbete för Östersjöns miljö och framtid. Med Takeda följer också expertis inom området läkemedel som är en av de grupper av ämnen som påverkar vattenlivet och som vi inom Hållbara Hav arbetar med.

Läkemedel har varit ett speciellt fokusområde för Hållbara Hav där Tre Kronor samlar in vattenprover på sina seglingar för att kartlägga förekomsten av läkemedelsrester runt hela Östersjön.

– Det känns därför helt rätt att hälsa Takeda välkommen till nätverket kring Hållbara hav. Takeda tar därmed också ledningen för en bransch som inte har förknippats med miljö/hållbarhetstänk i första hand, vilket känns extra kul!, säger Anders

Mannesten, vd för Initiativet Hållbara Hav och Briggen Tre Kronor.

– Jag ser mycket fram emot vårt nya samarbete med Hållbara Hav. Det är ett lovligt initiativ och de utför ett viktigt arbete som vi gärna är med och stöttar. Vi hoppas dra vårt strå till stacken så att vi med gemensamma krafter kan hjälpas åt att bevara och förbättra Östersjöns miljö, säger Linn Mandahl Skepp, vd på Takeda Sverige

Takeda är ett globalt forskningsdrivet bolag som utvecklar och marknadsför såväl receptfria som receptbelagda läkemedel. Det är Japans största läkemedelsföretag och ett av de största i världen med över 30 000 anställda. Terapiområdena inkluderar hjärta/kärl, metabola sjukdomar, gastroenterologi, onkologi, smärta, inflammatoriska och immunologiska sjukdomar. ■

/STURE HAGLUND

La Grace

– briggen som seglas av tjeckiska sjörövare

En brigg full med sjömän, soldater och sjörövare i 1700-talskläder. Det känns helt logiskt att den hör hemma i Tjeckien, ett land fyllt av sagor, myter och skrönor. Helt plötsligt dyker *La Grace* upp i Belfast och vi får en chans att gå ombord.

En tidig julimorgon, i Belfast, går jag upp på *Statsraad Lehmkuhls* mellandäck. Då jag står vid babords reling möts jag av en märkelig syn. På motsatta sidan av Pollock Basin, ligger två briggar förtöjda, båda med en stor tjeckisk flagga. Den ena briggen är uppochnedvänd. Det är slackvatten. Inte en vindil krusar ytan och både briggen och hennes spegelbild ter sig lika skarpt tecknade.

Det här är alltså *La Grace*, sjörövarbriggen från Prag, som jag både har läst och skrivit om tidigare, men aldrig sett i verkligheten. Tråkigt att besättningen verkar ligga och sova. Fartyget ser välskött ut. Strandningen för några år sedan verkar inte ha givit upphov till några bestående skador.

Nu går vi ut på rövarstråt, ja vi ska ut och röva ...

Det är en speciell känsla som fyller den som är på väg till ett sjörövarskepp. Efter frukost går mina vaktkamrater Taran, Åse Helene och jag målmedvetet längs kajkanten. Vi passerar den franska skonaren *La Belle Poule* och brigantinen *Le Malouine*. Vi går över däck på den märkliga spanska farkosten *Atyla* och hamnar äntligen på *La Grace*, som är helt tomt på folk. Till slut hittar vi kaptenen, Pepa "Josef" Dvorský, som uppmunttrar oss att börja med att utforska fartyget på egen hand, tills han får tid att tala med oss. Vi går runt på däck och tittar på allt från ratt med styrrep, till pinnkompass, tjärade

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENGEN





Klädkoden ombord på *La Grace* är 1700-tal. Kapten Pepa "Josef" Dvorský klär gärna upp sig med trekantbatt och rock med guldepåletter (till böger).



FOTO: HANS-GUNNAR ÖVERENGREN

FAKTA LA GRACE

Byggår:	2010
Tonnage:	120
Längd:	23,8 m
Bredd:	6,06
Djup:	2,9 m
Höjd:	25 m
Segelyta:	364 m ²
Hemmahamn:	Prag
Hemsida:	www.lagrace.cz

tunnor och annat ålderdomligt. På huvuddäcket finns åtta kanoner på lavetter. Med odelade märs- och bramsegel ger briggen ett betydligt mer ålderdomligt intryck än det vi är vana vid från *Tre Kronor*. Trots solgasset är det lätt att bilda sig en uppfattning om hur riggen är organiserad, eftersom det sitter små mässingsskyltar med namn på allt tågvirke, vid varje koffernagel. Praktiskt samtidigt som det minskar känslan av autenticitet.

I sjörövkaptensens kajuta

När vi har sett det mesta på däck tar Josef oss till kaptenskajutan. Den är trång men rymmer ett stort bord som kan användas både för sjökort och sjörövarnas rådslag. Genom fyra spröjsade fönster fylls kajutan med ett varmt ljus. Alla skott är trärena och linoljade. Här finns sablar och värjor, trekantiga hattar, rockar med guldepåletter, andra sjuttonhundratalskläder och diverse piratrekvisita. Kaptenen berättar att briggen håller på med en rad olika aktiviteter, förutom att segla med ungdomar i Tall Ships Races.

Kapten Pepa "Josef" Dvorský berättar att fartyget till stor del byggts och nu seglas av volontärer. Den som arbetar en dag på land, med skötsel och underhåll, kan få en fridag på sjön. Annars seglar *La Grace* dags- eller

veckotur med turister, utbildningsseglingar med råsegelentusiaster, företagsseglingar med "team-building" och seglingar för speciella evenemang. Seglingar med skolklasser och skattjakter för barn står också på programmet. Briggen har också använts vid filminspelningar. Verksamhetsområdet, som nu huvudsakligen utgörs av Medelhavet, gör också att seglingssäsongen varar större delen av året. Förutom det vädermässigt generösare fartsområdet känns mycket igen från *Tre Kronor*. En sak som skiljer sig radikalt är klädkoden ombord. På *La Grace* är det 1700-talskläder som gäller för besättningen. Kanonexercis och lektioner i fäktning står också på programmet.

Senare blir vi guidade under däck av matrosen Tomáš Novotný, som visar oss byssa, salong, hytter och skans. Allt ger en rustik scoutstugekänsla. Genom noggrann planering kan ett trettiotal gäster inkvarteras, trots att fartyget är betydligt mindre än *Tre Kronor*. Tomáš har tidigare arbetat på marinbiologiska forskningsfartyg och hamnar snart i ett långt samtal med Åse Helene, som utbildar sig till limnolog. Efter att vi lämnat briggen hävdar hon bestämt att hon någon gång säkert kommer att segla med *La Grace*!

La Grace lämnar oss utanför Malin Head

Dagen efter att vi lämnat Dublin låg vi uppankrade med *Statsvaad Lebmkuhl*, vid Lough Foyles mynning, sydost om Malin Head. Snart skulle första kappseglingsetappen i Tall Ships Races 2015 börja. I början på startintervallet ser vi låringsvis om babord en snabbt växande gul och grå fläck närma sig. Snart kan vi även utan kikare se att det är briggen *La Grace*, som gör god fart trots att hon enbart går för fockmärs, revad fock och fockbram, samt briggseglet.

La Grace går sedan kortaste vägen mot Norge, genom the Minch och öster om Shetland, medan vi på *Lebmkuhl* hamnar långt ute på Atlanten. Vi ses först i Norge. Ofta har det hänt att striden om topplaceringarna i kappseglingen varit en rent intern norsk affär, där striden stått mellan *Sørlandet*, *Christian Radich* och *Statsvaad Lebmkuhl*. Nu kom polska briggen *Fryderyk Chopin* först, norska fullriggaren *Sørlandet* tvåa och tjeckiska *La Grace* på tredje plats.

Återseende i Ålesund

Det blir flera besök på *La Grace*, som har fått en av de bästa kajplatserna, i norra delen av Ålesundet mitt i staden, som nu fyllts med flera hundratusen nyfikna, som kommit dit för att se segelfartygen. Markéta Havelková, volontär, från Prag tar ombord grupp efter grupp av normän, som vill se en tjeckisk brigg.

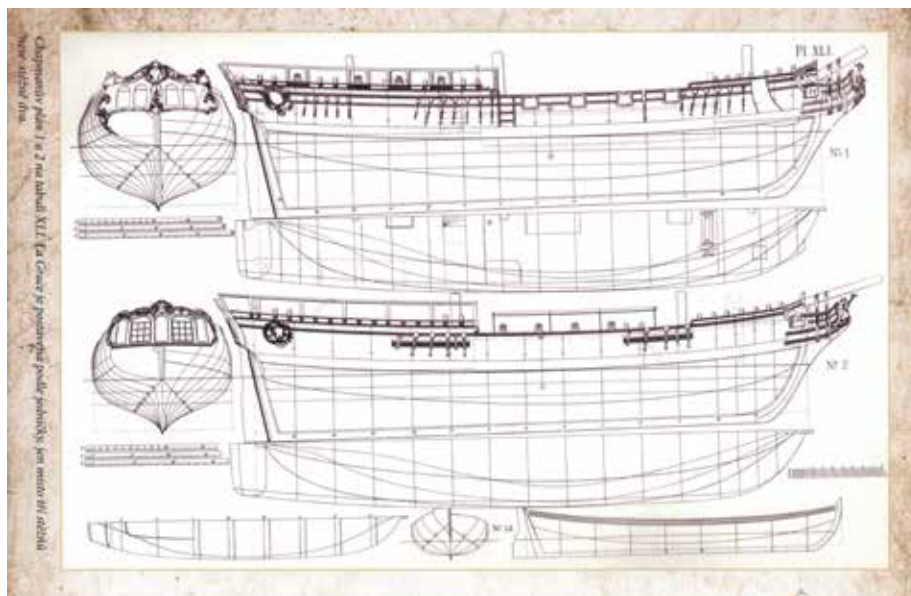
La Grace, fortsättning...

Tidigt en lördagsmorgon, berättar Josef Dvorský om sig själv och hur han förverkligade drömmen att bygga en brigg, för att segla på Medelhavet och Atlanten.

Redan som liten pojke tog sig Josef runt i det Tjeckien har att erbjuda av bäckar, dammar och sjöar, med hjälp av alla möjliga flytetyg och överlevde ibland mer genom tur än skicklighet. De vanliga pojkböckerna, speciellt "Skattkamarön" och en modell av sjörövarbruggen *Black Falcon*, blev ytterligare inspirationskällor. Ganska snart blev den tjeckiska bristen på havskust så besvärande att det var dags för Josef att ge sig av för att hitta större vatten. Under trettio år samlade han erfarenhet genom att segla som besättningsman på yachter, på många olika ställen i världen. Han seglade också med råtaacklade fartyg, som brittiska bruggen *Royalist*, polska barkantinen *Pogoria* och den ryska fullriggaren *Mir*. Under åren till sjöss mognade tanken på att skaffa ett eget segelfartyg. Mycket tankemöda gick åt till att fundera över fartygstyp, ritningar, konstruktör, varv och finansiering. Det svåraste var nog ändå att hitta en historia som skulle kunna binda en kopia av en 1700-talsbrugg till ett land som helt saknar sjöfartstraditioner. Tänk om det, genom grävande i historieböcker och arkiv, skulle gå att hitta en tjeck, som seglat på de sju haven!

Prag – en förtrollad huvudstad

Det var länge sedan jag hade möjlighet att lyssna på en tjeck under så lång tid. Under samtalet minns jag min tid som utbytesstudent i Prag 1978, en sommar då jag arbetade på Purkyňův ústav, den patologiska institutionen, på Karlsuniversitetet. Förutom dess rikliga medicinshistoria, så insåg jag att Prag förmodligen är Europas vackraste huvudstad. Slottet, Karlsbron, Týnkyrkan och Vaclavplatsen passerade jag så gott som dagligen. Promenader genom de äldre delarna av staden gav hela tiden associationer till verk av författare som Franz Kafka, Jaroslav Hašek eller Milan Kundera. Det kändes som att Josef K, den tappre soldaten Svejik, eller Ludvik, från "Skämter" närsomhelst kunde komma runt ett gathörn. Kulturpersonligheter som Antonín Dvořák, Jiří Trnka eller Milos Forman är andra som under olika tider tillfört staden ett enormt kulturellt kapital. Här finns allt – till och med de sagor och myter som behövs för att motivera något så absurt som en hemmahamn åt en brigg, som aldrig skulle kunna ta sig upp mot Moldaus strida strömmar - men - hur jag än vände och vred på alla minnen och associationer som väcktes – kunde jag inte komma på någon koppling till en brigg, eller ens segling i största allmänhet. Det enda som till slut dyker upp är ödlan i slutet av Karel Čapeks bok "Salamanderkriget",



La Graces konstruktör Dan Rosecký har studerat Fredrik Henrik af Chapmans praktverk, "Architectura Navalis Mercantoria", från 1768. Om ritningarna är hämtade därifrån rakt av känner vi inte till.

som har simmat till Prag från Atlanten via Nordsjön, Elbe och Moldau.

Josef Dvorský har dock lyckats hitta den perfekta bakgrunden, som gör det nästan nödvändigt att bygga ett segelfartyg och låta Prag bli dess hemmahamn.

Augustine Herman – en tjeckisk sjöfarare?

Det som verkar helt klart är att det har funnits en man som hette Augustine Herman. Han kom från Böhmen, i nuvarande Tjeckien och levde troligtvis 1621-1686, men han kan ha varit född tidigare. Mellan 1660-70 mätte han upp och ritade en detaljerad karta över Maryland och Virginia. Han var, enligt apokryfiska uppgifter, Amerikas störste exportör av tobak och ska ha bytt pälsverk och tobak mot vin och slavar. Flera gånger korsade han Atlanten, då han tjänstgjorde i WIC, det holländska västindiska kompaniet. Han ägde stora delar av nuvarande New York, men ska också ha varit delägare i en fregatt, med namnet *La Grace*. Med den ska han ha gjort ett par resor till Europa och (oklart på vems mandat) ha kapat flera spanska fartyg. Flera av dessa uppgifter finns enbart nämnda i nuvarande *La Graces* egen historieskrivning.

Inte nödvändigtvis sant, men ändå sannolikt ...

Skrönorna(?) om Augustine Herman finns hela tiden närvarande i bruggen *La Graces* olika verksamheter. Han åberopas för att ge en historisk legitimitet åt verksamheten och varför inte? Bruggen *Legend* i Oslo antyder ju till och med med sitt namn att dess historik är påhittad. På *Tre Kronor* har vi ofta svårt att ge tydliga svar när passagerare svarar om fartygets ursprung, eftersom vi inte har någon exakt historisk förebild. Vi seglar med ett skrov, som är en modifiering av örlogsbriuggen *Gladan*, från 1857 och med en rigg



Fartyget byggdes i utkanten av Suez i Egypten, vid Röda Havets strand.

som kunde varit hämtad från ett handelsfartyg från 1870- eller 80-talet. Det är ont om fartyg som, i alla avseenden, är bevarade helt i sitt ursprungliga skick. Speciellt segelfartyg har, i så fall, stora restriktioner kring hur de får användas. Detta gäller exempelvis galeasen *Anna Möller* i Köpenhamn och loggern *Balder*, i Vlaardingen. För *La Graces* del spelar ändå historien om det tänkta upphovet mindre och mindre roll. Fartyget bygger gradvis upp sin egen historia genom de aktiviteter det deltar i. För övrigt söker *La Grace* nu efter skådespelare till en film om Augustine Herman. Om den blir av, kommer ingen längre att tvivla på att han var en kaparkapten och en stor tjeckisk hjälte.

Ritningar från Sverige

Att bygga en 1600-talsfregatt blev ett för stort projekt. Frågan är också om det ens fanns fregatter under detta århundrade. En något nyare brugg framstod som ett bättre alternativ. Konstruktören Dan Rosecký, numera även delägare i *La Grace*, kontaktades. I den världsberömda svenske fartygskonstruktören Fredrik Henrik af Chapmans praktverk, "Architectura Navalis Mercantoria", från 1768, avbildas många av 1700-talets vackraste och mest välseglande fartyg. Här hittade Josef och Dan ritningar till den brugg, som sedan blev förebilden till

La Grace. I Finland har Chapmans ritningar legat till grund för galeasen *Jacobstads Wapen* och kanonslupen *Diana*. Briggen *Tre Kronors Allan Palmer* har lett riggningen, respektive ritat riggen till fartygen.

Kölen sträcks i Suez

I slutet av 2008, sträcktes kölen till *La Grace*, vid rödahavsstranden, i västra utkanten av Suez. Josef hade som yachtskeppare haft kontakt med varvet tidigare och visste att de var duktiga träbåtsbyggare. Förutom ritningar tillverkades också en halvmodell av briggen. Den sågades i skivor, som sedan användes som en förlaga för spanten, av de båtbyggare, som inte var vana vid att läsa ritningar. Lokala material, som kamfer och mullbärstrå användes till köl och spant. Bordläggningen och däck lades med finsk furu. Master, rår, block och andra detaljer skeppades i container, från en snickeriverkstad i östra Tjeckien. Efter mer egyptisk byråkrati än någon hade varit beredd på sjösattes fartyget i december 2010. Bygget av skrovet hade, trots diverse oförutsägbara motgångar, tagit mindre än två år. Jungfruturen gick genom Suezkanalen och sedan vidare till en hamn nära Athen, där *La Grace* döptes under stor pompa och ståt.

"La Grace Pluje!"

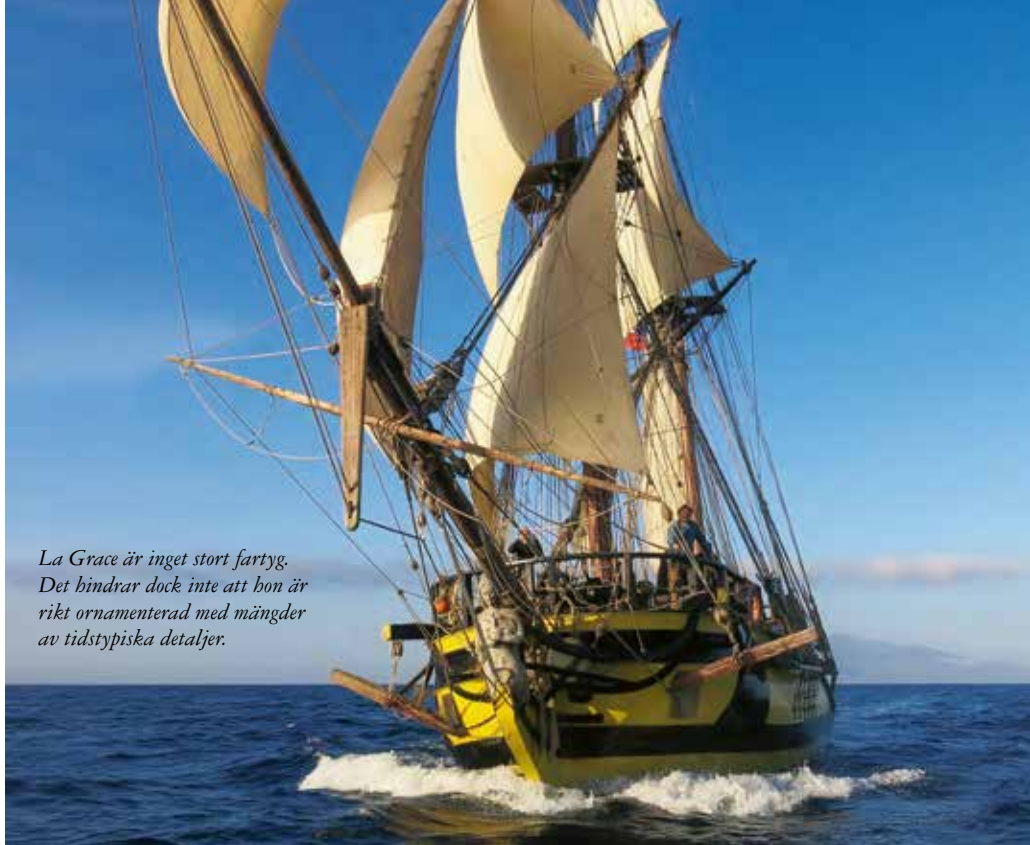
"*La Grace seglar!*" är titeln på en imponerande vacker bok av Jaroslav Foršt. Den beskriver i detalj fartygets tillblivelse och allt som hänt ombord under briggens byggnad och första tiden efter sjösättningen, fram till sommaren 2011. Den är skriven på tjeckiska, men mycket rikligt illustrerad.

År 2011-12 seglade *La Grace* till Karibien där hon tillbringade vintern med seglingar från St Lucia och Dominikanska republiken.

Tillbakaseglingen till Europa gick via Azorerna. Ett haveri i Marbella ledde tyvärr till en ganska lång varvsvistelse, men sedan dess har fartyget åter seglat, huvudsakligen på Medelhavet, med Elba och Korsika som frekventa replipunkter. År 2013 kom *La Grace* på första plats, både i A-klassen och totalt vid Tall Ships Regatta, i Medelhavet.

Går det att älska sjörövare

De flesta som kommer ombord på *La Grace* drabbas nog efter ett tag av sjörövarfeber – livsbejakande hedonism. Tänk att få segla på varma solglittrande hav, utan att behöva tänka på att betala skatt eller låneräntor, bara lägga beslag på litet guld och ädelstenar då och då från dem som är så rika att de ändå



La Grace är inget stort fartyg. Det hindrar dock inte att hon är rikt ornamenterad med mängder av tidstypiska detaljer.

inte märker skillnaden. Samtidigt finns det en hel del frågetecken. Sjøröveri och piratverksamhet har nog aldrig betraktats med någon större entusiasm av brottsoffren. Ett barn som kom hem från dagis och berättade att det lekt rånmoder, våldtäkt, slavhandel, fylleri eller allmänfarlig ödeläggelse, skulle snabbt få en tid inbokad på barnpsykiatri. Om däremot de små telningsarna berättat att de lekt sjörövare kommer de flesta vuxna att bli förtjusta!

För mig känns sjörövarlekarna ibland ganska svårsmälta. Under regelbundet deltagande i IMHA:s (International Maritime Health Association) konferenser och utbildningar, har jag flera gånger kommit i kontakt med dagens sjörövarproblematik och de konsekvenser den medför för världens handelsflottas sjömän och deras anhöriga. För några år sedan var problemen störst i Adenviken, utanför Somalia, idag är Guineabukten och Sydostasien de mest drabbade farvatten. Pirater är brottslingar och deras verksamhet bör bekämpas – inte uppmuntras.

... och samtidigt avsky pirater?

Dessa kritiska tankar får genom mitt huvud samtidigt som Josef stolt berättar om sjörövarfester, skattjakter för barn annat piraterlaterade aktiviteter. Plötsligt hör jag honom säga något helt oväntat. Den vänlige Josefs sonora baryton får plötsligt en skarp ton när han, utan förvarning brister ut i ett tydligt: – I hate pirates! Hör jag verkligen rätt? Är det mannen på andra sidan bordet – klädd i sjörövarkläder, som säger att han hatar pirater? Ja – visst är det så.

När Josef tagit ett par djupa andetag börjar han berätta. Det visar sig att han, under sin

tid som befälhavare på olika yachter, haft att göra med pirater inte en, utan sammanlagt tre gånger! Den första gången var i Röda havet för många år sedan, när en fiskebåt, med två man ombord, visade sig ha en besättning på femtio, som inte verkade ha några goda avsikter. Den gången lyckades de segla ifrån båten utan att något hände. Vid ett senare tillfälle var han skeppare på en Bavaria 44' och låg upp ankrad utanför Santo Antão, på Kap Verde. Där stals båten av klåpare, som satte henne på grund så hon blev vrak. Ännu värre blev det utanför Haiti år 2000. En motorbåt med 8-10 man ombord lade sig långsides och visade tydligt att de ville komma ombord. Medan Josef försökte hitta en lösning och funderade på att använda nödraketer, för att avvärja attacken, reagerade en kvinna i besättningen mer resolut. Hon tog en pulversläckare och sprutade hela innehållet, mot männen i den andra båten. Kraftigt hostande bestämde de sig för att avbryta sitt bordningsförsök.

Vi ses på La Grace?

Det känns bra att den här frågan retts ut – det går alltså tydligen att leka sjörövare utan att skämmas och samtidigt avsky pirater!

När *Tre Kronor* ligger insvept i presenningar och huttrar i vinterkyllan vid Kolskjujskajen fortsätter *La Grace* att segla runt på Medelhavet, med tjeckiska sjörövare. Kostnader för att segla med är mycket överkomliga. Om jag någon gång i livet ska ägna mig åt sjöröveri, kommer briggen *La Grace* att vara det självklara valet för en vinterseglat. Vem vet kanske någon annan briggentusiast från *Tre Kronor* också hittar vägen till Medelhavet. ■

/HANS GUNNAR ØVERENGEN,
FOTO: MED TILLSTÅND AV LA GRACE
DÄR INGET ANNAT ANGES

”Om man inte vet vart man vill fara,
spelar det ingen roll vilken väg man tar.”

(Alice i Underlandet)

Sjöfarare

Av Sten Nicklasson. Del 1

Många öar i haven, liksom stora kontinentala landtytor, var sedan länge bebodda av ursprungsbefolkningar när de hittades av dem vi brukar kalla upptäcktsresande. De egentliga pionjörerna bland upptäckarna av nya geografiska miljöer var de som i jakt på föda och bättre livsvillkor först av alla spred sig till obebodda områden.

Men när människan lärde sig odla och blev bofast, växte nya samhällen upp, baserade på lokala råvaror och produkter. Handel mellan sådana områden blev en lockande möjlighet, och en ny typ av upptäckare sändes ut för att identifiera och erövra handelsvägar, framför allt på haven. Det är om några av de senare som denna berättelse handlar.

Omkring år 3000 f Kr började sumererna i Mesopotamien söka sig till andra länder för att köpa eller byta till sig kryddor, metaller och timmer. Deras fartyg spred sig i Persiska viken och vidare österut genom Hormuzsundet mot Indus mynningar. Kartor över dessa färder, ritade med träpin-

nar på fuktiga lertavlor, torkade i solen eller i ugnar, har bevarats ända in i vår tid.

Cederträ gav större båtar

Egyptierna lärde sig konsten att bygga båtar av trä, vilkas bord surrades ihop med rep. Plankor av akacia och platan fick fraktas 250 km på Nilen för att till slut nå varven vid Röda Havet, nära vår tids Quseir. Runt 2900 f Kr började skeppsbyggarna importera cedertimmer från Libanon som gav längre plankor, större skrov och högre master.

Den nutida resenären i Egypten kan i drottning **Hatshepsuts** tempel i Deir-el-Bahri beundra väggrelier som visar hur den expedition hon år 1493 f Kr sände ut till

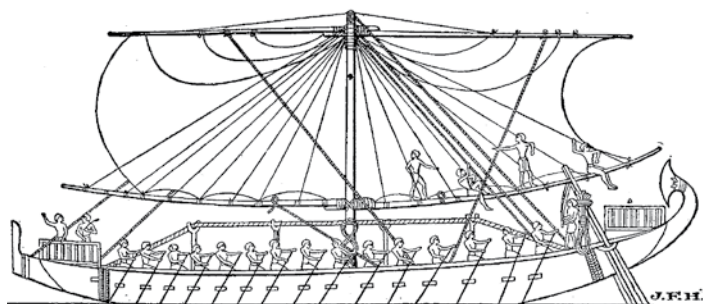
den forntida staden Punt vid Somalias kust överlämnar gåvor till den lokale kungen och dennes bastanta hustru. Elfenben, ebenholtz, kryddor och exotiska djur lastas på de egyptiska farkosterna. På några av bilderna bärs krukor med myrraträd ombord. En avläggare till ett sådant träd för än i dag en tynande tillvaro vid ingången till drottningens tempel.

Egyptierna seglade också norrut till Kreta, där den minoiska kulturen länge dominerat. Kretensarna var skickliga handelsmän som bytte varor med folk runt hela Medelhavet, ända bort till den iberiska halvön i väst. Troligen drabbades Kreta av ett jordskalv som ödelade huvudstaden och bidrog till att riket tynade bort under 1400-talet f Kr.

De sjöfarande fenicierna

Fenicierna var under drygt tusen år Medelhavets största sjöfarare. Från de antika städerna Tyros, Sidon och Byblos, belägna på en ett par hundra kilometer lång kustremsa i nuvarande Syrien och Libanon, skickades fartyg ut, lastade med viktiga exportvaror som det eftertraktade djupröda tyget och paraprodukten cederträ.

Fenicierna var de första att segla ut genom Gibraltar sund, eller ”Herkules stoder” som platsen kallades under antiken, och nådde ända upp till riket Britannien, också kallat ”Tennöarna”, där denna rara metall inköptes och fraktades till Massilia, det vill säga dagens Marseille. En del av Cypern med sina rika kopparfyndigheter uppe i



Egyptian ship on the Red Sea, about 1250 B.C. [From Torr's "Ancient Ships."] Mr. Langton Cole calls attention to the rope truss in this illustration, stiffening the beam of the ship. No other such use of the truss is known until the days of Modern engineering.

*Egyptiskt skepp i
Röda havet, cirka
1250 före Kristus.
Bild: Wikimedia
Commons*



FOTO: DRAKEN EXPEDITION AMERICA/MEDIA



*Expedition America 2016 startade den 26 april från Haugesund i Norge. Vid Briggenbladets pressläggning har vikingaskeppet **Draken Harald Hårfagre** nått fram till Kanada. Kapten ombord är Ostindiefararen Götheborgs mångåriga riggmästare Björn Ablander, 66. Fartyget **Draken Harald Hårfagre** är världens största replika av ett vikingaskepp, 35 meter långt, 8 meter brett och med ett sidensegel på 250 kvadratmeter. Läs mer på: www.drakexpeditionamerica.com*

häpnad över att folk där drack mjöd i stället för vin. Via Irland och Orkneyöarna nådde Pytheas till slut Thule, som motsvarade nuvarande Skandinavien. Där mötte han is och en sol som nästan aldrig gick ner. När han efter hemkomsten berättade om sina upplevelser, blev han hånad som lögnare av sina medelhavskollegor som aldrig upplevt havsis och midnattssol. Men Pytheas har gått till eftervärlden som en av de första att hitta på ett sätt att fastställa sin position med hjälp av solen.

Många tidiga upptäckter i norra Atlanten skedde av en slump, då vikingaskepp som blåst ur kurs plötsligt siktade okänt land. På 700-talet e Kr upptäcktes till exempel Färöarna och Island på detta sätt. 200 år senare gav sig den norske vikingen Erik Röde iväg från Island för att försöka återfinna ett land som den vinddrivne sjöfararen Gunbjörn påstått sig ha sett ännu längre västerut. Erik hade starka skäl att ge sig ut på upptäcktsfärd. Han hade dräpt en man i Norge och tvingats i landsflykt till Island. När han även där tagit livet av en nybyggare, förklarades han fredlös, vilket innebar rätt för envar att döda honom.

Erik Röde hittade verkligen ett nytt land under sin flykt längre västerut, ett land där det fanns gott om viltbråd och grönt gräs. Han döpte det till Grönland. Vid återkomsten till Island efter sina tre år som fredlös berättade han så lockande om det nya landet att han år 986 fick med sig tjugofem skepp med kolonister tillbaka till den stora ön. Svåra stormar gjorde visserligen att bara hälften kom fram, men de överlevande byggde ett nytt liv på den

grönländska kusten i söder, som vid den tiden präglades av ett behagligare klimat än idag. Runt Eriks gård Brattahlíð uppfördes med tiden ett par hundra andra vikingagårdar

Vikingar till vinland

Femton år senare köpte Erik Rödes son Leif Eriksson ett skepp som tillhört en man som, enligt vad det berättades, siktat ett land ännu längre västerut än Grönland. Leif utrustade en expedition som seglade ut på västlig kurs från Grönland och träffade på ett land som han döpte till "Helluland". Vikingarna landsteg på flera ställen längs det nya landets kust, tills det var dags att slå läger för vintern. När en av medlemmarna i gruppen påstod sig ha hittat vindruvor, döptes platsen till Vinland. Forskarna träter fortfarande om var på den nordamerikanska östkusten just denna plats kan ha legat.

Hur som helst, fler vikingar följde i Leif Erikssons spår. Om Leifs son Torvald berättas det om ett fientligt möte med "skrälingar", det vill säga indianer, som ledde till att han fick en dödlig pil i bröstet och begravdes på platsen. Några år därefter inleddes försök att etablera en koloni i Vinland, framför allt i syfte att säkerställa tillgången på virke som det var brist på både på Grönland och Island. Kolonisterna uppges ha letts av Torfinn Karlsevne, vars hustru födde det barn, sonen Snorre, som kan ha varit den förste vite amerikanen. Kolonisationsförsöken tycks emellertid inte ha lett till någon varaktig vikingabosättning, men resorna till Vinland fortsatte. Fynd från vikingaläger har gjorts, bland annat i Newfoundland, och på lastlistor från 1100-talet har forskarna hittat noteringar om skinn från svartbjörn och andra djur som inte fanns på Grönland och Island.

Kinas mest framstående upptäckare

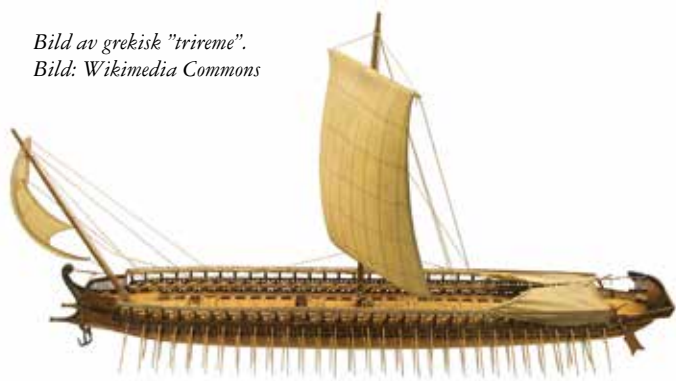
En av historiens mest imponerande sjöfarare är föga känd i västerlandet. Han hette Zheng He och kom från en muslimsk familj i Yunnanprovinsen i Kina. Zheng blev ut-

nämnd till chefseunuck vid det kejsrerliga hovet. Hovets många kastrerade män fick ofta höga poster i administrationen och spelade en viktig politisk roll.

Zheng hade gjort sig bemärkt som ledare av bygget av porslinstornet i Nanjing. Efter att ha utnämnts till storamiral och chef för den kejsrerliga flottan, fick han av

den expansive Mingkejsaren Zhu Di order att utforska världshaven. Han organiserade med början 1403 en väldig flotta, bestående av över 300 fartyg, bemannad med många tusen sjömän och soldater. De 150 meter långa och 45 meter breda djonkernas segel var gjorda av flätade mattor och försedda

Bild av grekisk "trireme".
Bild: Wikimedia Commons



Trodosbergen, liksom Sicilien och andra öar i västra Medelhavet, ingick också i den feniciska intressesfären. Handelsutposter som Karthago och Gades (nuv. Cadiz) växte till betydande städer, och enligt den oumbärlige, men inte alltid tillförlitlige, Herodotos skulle fenicierna till och med ha seglat runt Afrika. Enligt feniciern Hanno, som levde på 400-talet f Kr, anlöpte de i varje fall den afrikanska västkusten, där "håriga kvinnor" infångades och flåddes efter att ha bitit sina fångstmän. Förmodligen rörde det sig om gorillor. Det finns också uppgifter om att fenicierna besökt landet "Ofir", som omnämns i Bibeln, och därifrån bland annat tagit med sig påfåglar vilka sannolikt inte fanns på närmare håll än Indien. Få av dessa uppgifter har kunnat bekräftas.

Pionjären som hittade till Norden

På 300-talet f Kr gav sig den grekiske astronomen Pytheas iväg norrut i Atlanten. Han utforskade Tennöarna och beskrev sin

Sjöfarare, fortsättning...

med långa horisontella lattor av bambu som gjorde seglet starkt och styvt. Besättningen kunde kliva på lattorna under sitt arbete i uppe i riggen, och konstruktionen underlätade snabb anpassning av segelsättningen efter vindens riktning och styrka. Djonkerna hade dessutom vattentäta skott, en idé som kan ha haft sitt ursprung i bambustammen som ju är indelad i sektioner. Under den duglige Zhengs ledning besökte flottan under sju långa expeditioner ett stort antal länder i Indokina, Ceylon, Indien, Arabien, Persien och Östafrika i syfte att öppna handelsförbindelser och – inte minst – visa Kinas makt.

Den första kompassen

Kineserna hade redan under andra århundradet kommit på att en nål av järn kunde fås att peka mot norr genom att gnidas med "magnetsten" (förmodligen järnmineralet magnetit). Navigationen i Zhengs eskader skedde med hjälp av stjärnkartor och sådana magnetkompasser. Småbåtarna i flottan, som bland annat användes vid landstigning, manövrerades med en lång åra (*yalohn*) som placerades över aktern och användes både för styrning och framdrivning med "vrickning".

Zheng dog under sin sjunde långresa. Hemma i Kina hade stödet för resorna upphört. Efter flottans hemkomst höggs de stora fartygen upp och Zhengs anteckningar och sjökort förstördes. Det blev straffbart för kineserna att bygga stora djonker, resa utomlands och lära sig utländska språk. Kina isolerade sig från omvärlden och skulle förbli stängt för utlänningar under lång tid.

Slavar i stället för guld

I motsats till sina antika kollegor var inte den portugisiska prinsen Henrik någon större sjöfarare. Han gjorde bara två egna sjöresor under sitt liv, båda den korta distansen över Gibraltarsund. Men **Henrik Sjöfararen**, som han trots detta skulle komma att kallas, organiserade under ett par decennier i början av 1400-talet ett flertal expeditioner med syfte att hitta det legendariska guldriket i Afrika. Guldsand från Mali fick man visserligen tag i, men det visade sig att slavhandel blev en ännu lönsammare affär. Påven hade förkunnat att förslavandet av de svarta hedningarna var att likställas med korståg, vilket innebar att deltagarna i slavhandeln kunde räkna med gudomlig förlåtelse för sin vämjeliga behandling av afrikanerna.

Henriks fartyg nådde ett gott stycke söderut längs Afrikas västkust och angjorde



Henrik Sjöfararen.

FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

bland annat Gambia, Kap Verdeöarna och Senegal. Hans kaptener utbildades på en sjöfartsakademi i Sagres, där all tillgänglig kunskap om navigation, geografi och skeppsbyggnad samlats. En av de viktigaste läroböckerna var troligen den grekiske astronomen och kartografen **Ptolemaios** skrift *Geographia*, som beskrev världens geografi såsom den var känd runt år 150, med tillägg i efterhand av Marco Polos och andras färdbeskrivningar.

De gamla grekerna hade rätt

När munken **Maximus Planudes** 1295 fann det försvunna manuskriptet till Ptolemaios skrift i ett klosterarkiv, var den alltså mer än tusen år gammal men ändå aktuell. *Geographias* kartor byggde nämligen på matematikern **Eratosthenes** utmanande teori att jorden var rund med en omkrets på 39 500 km (vilket faktiskt stämmer på några hundra km när). Eratosthenes hade dessutom upfunnit ett koordinatsystem som delade in jordytan i längd- och breddgrader, och i vilket ekvatorn placerats mellan polerna (dock längre norrut än i idag), och nollmeridianen i Alexandria. På Henrik Sjöfararens akademi fick kaptenerna lära sig att lägga in nyupptäckta öars och landområdens position i ett sådant system med hjälp av kompass samt föregångarna till vår tids sextant.

Verksamheten vid akademien var omgärdad av hemlighetsmakeri. Särskilt starka restriktioner gällde kartografernas arbete med att lägga in detaljer om de nya upptäckterna i de äldre sjökorten. Oron för att konkurrerande makter skulle få tillgång till de portugisiska statshemligheterna visade sig snart vara befogad. 1502 dök en italiensk diplomat upp i Lissabon, officiellt för att handla med hästar. I verkligheten var **Alberto Cantino** spion åt hertigen av Ferrara. Genom att muta en av kartritarna med gulddukater fick Cantino tillgång till en kopia av den senast uppdaterade kartan. Den väckte sensation och spreds vidare till en rad länder som med dess hjälp tog upp kampen med portugiserna om herraväldet över land- och sjövägar. I Lissabon rasade kungen över kartritarens förräderi och införde dödsstraff för kartstöld.

Först runt Godahoppsudden

Portugal producerade ett stort antal dugliga sjöfarare. På uppdrag av kung Johan II hade **Bartolomeu Dias** seglat söderut längs Afrikas västkust och 1488 av en slump upptäckt en sydlig del av kontinenten som han döpte till "Stormarnas udde" men senare skulle komma att kallas



Bartolomeu Dias.

FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Godahoppsudden. I själva verket hade Dias' fartyg drivits ur kurs av en storm. När den bedarrade satte han kurs österut, där han trodde sig kunna stöta på land. Men där fanns bara öppet hav. Man hade seglat runt Afrikas sydspets utan att märka det. Först när Dias bytt till nordlig kurs siktades några höga berg. Det var den plats strax norr om Godahoppsudden där Kapstaden nu ligger. Dias hade olyckan att två år senare drunkna just utanför Godahoppsudden.

Genom fördraget i Tordesillas 1494 delade påven upp världen mellan Spanien och Portugal. Fördraget innebar en nordsydlig linje ute i Atlanten. Nyupptäckt land väster om linjen skulle tillhöra Spanien, och områden som upptäcktes öster om linjen skulle tillkomma Portugal. Kort efter det att bläcket på dokumentet torkat, gav den portugisiska kungen Manuel I en ung man i uppdrag att ta befäl över fyra fartyg, runda Afrika precis som Dias gjort knappt tio år tidigare, och hitta den östra sjövägen till Indien. Mannens namn var **Vasco da Gama**.

Det tog da Gama tre månader att via Kap Verdeöarna ta sig ner till det område vid Godahoppsudden som Dias siktat. Efter att också ha passerat Afrikas allra sydligaste udde Kap Agulhas i hårt väder, ankrade han upp i Mosselviken och lät hugga upp ett av sina fartyg för att få virke till att reparera de övriga tre som skadats i stormarna. Flottan tog sig vidare upp längs Afrikas östkust till Mozambique och Mombasa. I Malindi fick man invänta monsunen, som under tiden juni till oktober blåser från Afrika till Indien men under resten av året byter riktning.

Mindre lyckad expedition

Med hjälp av monsunvinden och en arabisk lots lyckades da Gama korsa Indiska Oceanen och efter tjugo dagar nå Calicut i Indien, som var en viktig marknadsplats för arabiska köpmän, och särskilt berömd för sitt bomullstyg (kalikå). Araberna ogillade starkt att européerna försökte kapa åt sig en bit av den lukrativa handeln i Calicut och gjorde allt för att försvåra da Gamas förhandlingar. Denne hade i god tro tagit med sig gåvor i form av enkla speglar och glaspärlor. De var avsedda för de lokala hövdingarna i Guineabukten, men passade inte alls de sofistikerade härskarna i Indien. Han misslyckades därför skändligen med att etablera handelsförbindelser med indierna och råkade dessutom på hemresan ut för både



Vasco da Gama.

FOTO: WIKIMEDIA COMMONS



FOTO: PER BJÖRKDAHL

oväder och myteri. Ett av fartygen skadades svårt och övergavs efter att ha satts i brand. Av de ursprungligen cirka 150 sjömän som följt med expeditionen återvände endast en tredjedel till Portugal.

Portugiserna insåg att de måste behärska sjölederna för att kontrollera handeln i Indiska Oceanen. Det skulle snart visa sig att deras kraftigt byggda karacker med tre master, försedda med både fyrkantiga råsegel och latinsegel, var överlägsna arabernas dauer, vilkas skrov var hopsydda med rep gjorda av fiber från kokospalmen, och som var alltför vecka för att bära tunga kanoner.

da Gama försöker igen

Da Gama seglade på nytt ut på Indiska Oceanen med kraftigt bestyckade karacker och uppträdde denna gång minst av allt som en fredlig handelsman. Ett arabiskt pilgrimsskepp kapades och sattes i brand så att alla ombordvarande, varav många kvinnor och barn, dog. Han sköt salva på salva mot Calicut och andra indiska kuststäder. Efter att ha låtit lemlästa hela besättningar på obeväpnade handelsfartyg, skickade han de avskurna kroppsdelarna till städernas styresmän i avskräckande syfte. Portugiserna slog sig alltså med våld in på marknaden och fick under lång tid rykte som brutala marodörer. Da Gama själv blev med tiden vicekung av Indien men dog samma år som han tillträtt.

Också den portugisiska upptäckaren **Pedro Alvares Cabral** tänkte sig år 1500 att segla till Indien österut runt Afrikas sydspets, men en storm på Atlanten drev i stället hans fartyg i motsatt riktning. Han blev genom denna slump den förste europé som angjorde det nuvarande Brasiliens kust. Kungen i Lissabon anade vilken betydelse denna oväntade upptäckt skulle få och anlitate italienaren **Amerigo Vespucci** för att kartlägga det nya landets östra kust. Den noggranne Vespucci mätte, ritade och beskrev det märkliga landskapet enligt uppdrag. Där fanns varelser som inte liknade något som tidigare rapporterats från Asien. Insikten började efterhand gry hos honom att detta måste vara en helt ny kontinent, och inte Indien eller Kina. Det var efter

Christoffer Columbus fartyg Santa Maria, Pinta och Niña utställda i sjöfartsmuseet i Castillo de los Tres Reyes Magos del Morro i Havanna. Columbus (nedan) gjorde anspråk på att ha hittat vägen till Fjärran Östern men hade i själva verket hamnat på Kuba. Han var heller inte först...



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Amerigo Vespucci som den stora nya kontinenten Amerika namngavs.

Men vem upptäckte Amerika?

Mest känd av de tidiga upptäckarna till havs är förmodligen **Christofer Columbus**, mest för att han var bland de första att – utan att förstå det – upptäcka en del av den amerikanska kontinenten. Columbus hade studerat Ptolemaios *Geographia* och övertygats av den florentiske astronomen Toscanellis försäkran om att jorden var rund. Han trodde därför att det vore fullt möjligt att nå Japan, Kina och Indien inte bara genom att runda Afrika och fortsätta österut, utan också genom att segla västerut över Atlanten.

Det var med målet att på en västlig sjöväg nå de mytiskt rika länderna i Fjärran Östern som han efter tretton års fåfänga försök lyckats samla tillräckligt stöd för att utrusta sin berömda flotta med de tre små fartygen *Santa Maria*, *Pinta* och *Niña*.

Klockan två på natten till den 12 oktober 1492 ropade utkiken på *Santa Maria* "Land i sikte!" Columbus döpte landet till San Salvador (nuvarande Watling Island i Bahamasgruppen). Under den fortsatta re-

san anlöpte fartygen Kuba, som Columbus trodde var Kinas sydostkust. Flaggskeppet *Santa Maria* led skeppsbrott på Hispaniolas (nuv. Haitis) kust, men Columbus återvände till Lissabon ombord på *Niña* och gjorde anspråk på att faktiskt ha upptäckt en västlig passage till Fjärran Östern. Han hade inte bara en felaktig uppfattning om var han varit. Han var heller inte först med att ha utforskat öarna i Karibien. Kartor daterade före 1492 visar att andra varit där före honom. Columbus gjorde emellertid en upptäckt av stor betydelse för framtida atlantfärder, nämligen de cirkulära vindsystemen i Atlanten. Med Nordostpassaden fördes hans tre fartyg med jämn akterlig vind västerut från Kanarieöarna. På återfärden tog han däremot en kurs norr om Azorerna, där han fick nytta av de huvudsakligen västliga vindarna. Den erfarenheten skulle de seglande fartygen komma att utnyttja ända fram i vår tid.

Först söder om Sydamerika

Det blev den portugisiska adelsmannen **Ferdinand Magellan** som under spansk flagg fann den västliga vägen till Indien och Kryddöarna (nuvarande Moluckerna i den indonesiska övärlden). Också han var övertygad om att jorden var rund. Han lär ha sagt:

"Kyrkan säger att jorden är platt, men jag vet att den är rund, för jag har sett dess skugga på månen, och jag har mer tilltro till en skugga än till kyrkan".

Den 20 september 1519 lämnade han Europa med fem fartyg och 241 man. Efter att ha korsat Atlanten och seglat söderut längs Sydamerikas östra kust hittade han det sund mellan Atlanten och Stilla Havet, som skulle få hans namn. Vinterkölden var hård i området, och expeditionen tvangs tillbringa fem påfrestande månader i San Juanbukten vid det vindpinade Patagonien.

Namnet Patagonien har ett intressant ursprung. I det karga området upptäckte Magellans besättningsmän spår efter "jättar", som döptes till *patagones*. Spåren visade sig komma från indianer, som för att hålla fötterna varma tillverkat kängor av guanacoskinn. Kängorna hade gjorts mycket stora för att kunna stoppas fulla av isolerande hö och efterlämnade därför gigantiska spårstämplor, patas.

Den 1 april 1520 utbröt myteri, och upporsmännen bemäktigade sig tre av expeditionens fartyg. Efter det att en av de lojala kaptenerna blockerat inloppet till bukten

Fortsättning på sidan 15

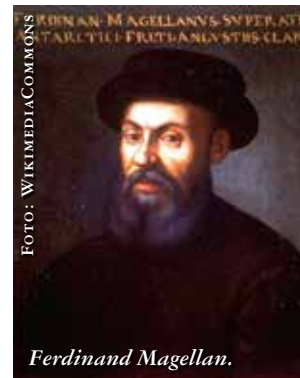


FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Ferdinand Magellan.



FOTO: PIRI KOMAN

Möt Tre Kronors unga besättning

Styrman Carlsson på äventyr

Han är ganska lågmäld, lite allvarlig och har mycket bruna ögon. Han heter Josef Carlsson, fyller 29 år i juni och är styrman på briggen *Tre Kronor af Stockholm*.

– På långseglingar, när vi går vakter, betyder det att jag får befäl under en vakt, det är roligast, då får jag bestämma helt själv vad vi ska göra. Men vid kortare seglingar, som vi har oftast här på *Tre Kronor*, blir min roll mindre tydlig på däck där jag får en flygande roll mellan bryggan i akter och däck.

– Framför allt ska jag se till att alla i besättningen vet exakt var all utrustning finns, som brandsläckare, flytvästar och annan

räddningsutrustning. Och att alla vet vad de ska göra vid olika larm, som vid man över bord till exempel.

Josef är särskilt mån om att ta hand om gästerna ombord. De ska naturligtvis också känna till det de behöver om brand och säkerhet. Och när de viktiga delarna är avklarade går Josef gärna in och förklarar hur en råseglare fungerar eller hur man navigerar nuförtiden.

– Värdskapet ombord är viktigt för mig, säger Josef.

Lite av ett tonårsuppror

Han växte upp i Nynäshamn och var med i scouterna.

– Det är nära till havet och friluftslivet i Nynäs, och det fanns en scoutkår som jag engagerade mig i länge. Men det var inte förrän ganska sent jag kom in på seglingen eftersom mina föräldrar inte hade någon nära relation till havet. Lite av ett tonårsuppror kanske, hur märkligt det än kan låta.

En kompis sökte till sjökaptensutbildningen i Kalmar och kom in.

– Det var ganska otippat att han valde den inriktningen tyckte jag. Jag blev nyfiken och följde med. Så läste jag in Fartygsbefäl VII till att börja med och arbetade på *Gerda Gefle* under några somrar. Jag fortsatte plugga Sjökaptensprogrammet i Kalmar och gjorde praktik på några större fartyg av RoRo-typen, men insåg att det inte var något för mig. Jag vill segla, uppleva hamnlivet och jag vill möta nya kulturer, umgås med gäster och se till att de har det bra.



FOTO: JOHAN BÄCKSTRÖM

Josef på topptur i Chamonix-Mont-Blanc.

Josef har seglat med *Gerda*, *Tre Kronor*, *Vega* och *Gunilla*. Men den häftigaste seglaten hittills var med *Stad Amsterdam*.

– Det är en holländsk fullriggare i 70-metersklassen, som seglar i Medelhavet och över till Karibien. *Stad Amsterdam* ägs av Randstad, ett holländskt bemanningsföretag med kunder i många länder i Europa, och av en av Hollands rikaste män. Rederiet som driver fartyget är mycket professionellt, och även besättningen förstås. Det var verkligen imponerande och lärorikt att arbeta där.

GULA BÅTARNA

Svenska Sjöräddnings-sällskapet har varit på plats på den grekiska ön Samos i Egeiska havet sedan slutet på oktober. Under den tiden har besättningarna på *Rescue PostkodLotteriet* och *Rescue Handelsbanken Liv räddat över 1 900 människor*. Insatsen har möjliggjorts av en kampanj – **Gula Båtarna**, som drivs av Schibsted Media - Svenska dagbladet/Aftonbladet. Kampanjen har dragit in över åtta miljoner kronor. Besättningarna på de två sjöräddningsbåtarna ur Victoriaklassen har varit frivilliga sjöräddare som alltså jobbat helt ideellt. Flera av dessa ur *Tre Kronor af Stockholms* besättning. Nu är själva sjöräddningsuppdraget med de svenska båtarna avslutat och uppbyggnad av en grekisk motsvarighet till Sjöräddnings-sällskapet påbörjad. **Läs mer på:** gulabåtarna.se och www.sjoraddning.se/detta-gor-vi/projekt/medelhavet/





FAKTA STAD AMSTERDAM

Längd (LOA)	76 meter
Bredd	10,5 meter
Djupgående	4,8 meter
Fart för segel	17 knop
Fart för motor	11 knop
Riggning	Fullriggare - Clipper
Mast höjd	46,5 meter
Antal segel	31
Segelyta	2 200 m ²
Antal passagerarhytter	14
Besättning	30
Motoreffekt	749 kW
Tonnage	723 BRT
Skrovmaterial	Stål
Byggår	1997 - 2000

– Bland annat låg vi i Monaco under Monte Carlos Formel 1-rally, och hade flera förstklassiga event med företagets gäster ombord.

En helt annan bild av verkligheten på Medelhavet fick Josef uppleva när han var nere med Sjöreddningens och Schibstedts "Gula båtarna"- insats i vintras.

– Vi patrullerade och övade längs kusten i samarbete med grekiska kustbevakningen, och fick hjälpa en hel del nödställda från små öar och se till att de blev varma och kom i säkerhet i land.

– Det var en märklig känsla – att befinna sig i ett semesterparadis, och där över havet kommer människor som flyr från krig, trötta, frusna, många i ganska dåligt skick.

Josef ska nu segla med *Tre Kronor* hela sommaren. Sedan väntar en än så länge oplanerad höst och vinter.

Toppturer

När Josef inte seglar, det vill säga på vintrarna, åker han helst skidor. Men inte i några längdspår eller i liftsystem. Han klättrar upp med stighudar under skidorna, eller med skidorna på ryggen, till någon topp och åker ner.

I år har han fått ihop strax över 60 000 höjdmeter, det vill säga har klättrat upp och åkt ner för så mycket. Josef har också ställt upp i Keb Classic, ett krävande tävlingsäventyr som går över Sveriges högsta bergstoppar och pågår i flera dagar.

– Jag gillar att tura i svensknorska fjällen eller i Alperna. Det får gärna vara brant och innehålla flera svåra moment både på vägen upp och ner - det ska kännas i magen, men också såklart vara vackert, säger Josef.

Så – du som ska segla med *Tre Kronor* i sommar: Nu vet du lite mer om styrman Carlsson och vad han kan berätta mer om! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Sjöfarare, fortsättning...

med sitt fartyg, utbröt en strid som slutade med Magellans seger. Flera av myteristerna avrättades.

Magellans envisa försök att finna en farbar segelled i detta svårnavigerade område kröntes till slut med framgång och måste anses vara en av de navigationstekniskt största bedrifterna i sjöfartshistorien. Efter trettioåtta dygns seglande nådde den lilla eskadern den 28 november 1520 en praktiskt taget okänd del av Stilla Havet. Ett av fartygen som sänts i förväg för att rekognosera hade emellertid försvunnit. Den spanske lotsen hade fått nog, fångslat kaptenen, vänt om och återvänt till Spanien.

Umbäranden, svält och skörbjugg

Ingen ombord på Magellans återstående fartyg hade förstås en aning om hur stort Stilla Havet var. Först efter tre månaders segling, under vilken manskapet decimerades kraftigt av skörbjugg och svält, anlöttes Guam. Besättningarna hade då tvingats livnära sig på kokta läderstycken, sågspån och delikatessen råttor, som handlades mellan mannarna för en halv gulddukat styck.

Resan gick vidare till Filippinerna, där Magellan lastade kryddor och andra varor, vilkas försäljning i Europa skulle komma att ge intäkter som mer än väl finansierade



En replika av Magellans Victoria byggdes 1992, här fotograferad i Nagoya, Japan 2005.

kostnaderna för expeditionen. Precis som sin berömda kollega James Cook mer än tvåhundrafemtio år senare, mördades han emellertid under ett bråk med infödingarna. Bara hans flaggskepp *Victoria* skulle under befäl av en styrman fullfölja återresan till Spanien med arton överlevande besättningsmän. Magellans expedition blev historiens första världsomsegling. Den resulterade dessutom i den nya kolonin Filippinerna, som skulle förbli spansk ända till 1898. ■

/STEN NIKLASSON



FOTO: PER BJÖRCKDAHL

Boka segling med Tre Kronor af Stockholm 2016:

www.briggentrekronor.se

Som medlem har du 15% rabatt på alla seglingar.



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

Köp en detaljerad modell av Tre Kronor af Stockholm!

Pris 14 000 kr inklusive moms. Eventuell frakt tillkommer.

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

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

Nya i föreningsstyrelsen

Vid föreningens årsmöte den 26 april fick styrelsen tre nya medarbetare som vi hälsar hjärtligt välkomna.

Till ny ledamot valdes **Amanda Högdén** på ett år. De som har seglat med *Tre Kronor* har säkert träffat henne. Amanda har från början seglat som jungman och i en rad av år som anställd matros och båtsman. Amanda är uppvuxen på Tjörn och började i seglarskola när hon var 13 år. Gick i gymnasiet på *T/S Gunilla* där hon även har jobbat. Sedan ett par år pluggar Amanda till läkare och på fritiden är hon aktiv i vår Rigg- och underhållsgrupp.

Eric Lindahl valdes till suppleant. Han har tidigare arbetat som economichef på Briggen och även gjort inlägg som intendent ombord. Eric är uppvuxen på jordbruk i Östergötland och är agronom-ekonom. Eric har två barn, är fritidspolitiker i Nacka, har koloniträdgård och seglar sin 26-fotare när det blir tid över.

Även **Jan Olsén** valdes till suppleant. Jan har sedan Briggen startade Örn- och sälseglingarna varit engagerad som skärgårdsguide ombord. Har under många år arbetat med sjöräddnings- och navigationsutbildning inom marinen. Bor sedan tio år på Bullerö där han är naturbevakare. Men inte nog med det, Jan har ansvar för naturreservat i fem skärgårdskommuner. Under tio veckor om året tar han tjänstledigt från naturvården och arbetar som lärare på Sjärräddningsskolan i Arkösund.

Övriga styrelsen består av **Rolf Wigström**, ordförande, med ett år kvar av sitt mandat, **Magnus Ström**, vice ordförande och **Mats Andersson** båda omval på två år, **Per Björkdahl** nyval på ett år, tidigare suppleant, **Gunnar Karlberg**, kassör och **Josefin Sollander**, sekreterare som båda har ett år kvar av sina mandat, samt **Matilda Dagberg**, suppleant, nyval på ett år och tidigare ledamot. **Anders Rigodt** och **Rolf Wigström** valdes till föreningens representanter i Briggen Tre Kronor ABs styrelse. ■ /PER BJÖRKDAHL



Välkommen Briggmedlem att delta i vår volontärgemenskap

Öppet Skeppgruppen behöver förstärkning. Vår uppgift är att göra *Tre Kronors* verksamhet känd med seglingar, ungdomsverksamhet och marin miljö o kultur, under den tid av året då man inte seglar. Således november-april. Vi hjälper också till vid övriga evenemang som till exempel Båtmässan samt Briggmåndagar då våra medlemmar bjuds in för intressanta föredrag under trevliga former en gång per månad.

Öppet Skeppgruppen tar emot flanörer på Kastellholmen och erbjuder kaffe och bul-lar till våra besökare samtidigt som vi visar fartyget, informerar och försöker värva nya medlemmar.

Vi är indelade i 4 grupper med pass var 4:e söndag mellan 12.00 och 16.00. Därigenom stödjer vi fartyget och ungdomsverksamheten på Sveriges för närvarande enda seglande brigg.

Du som är intresserad av vårt fartyg *Tre Kronor af Stockholm* hör av Dig till Gunnar Lund, telefon 070-7430765 eller via mail gunn.lund@telia.com så berättar vi mer.

Välkommen in i vårt gäng med mycket glädje och kamratskap.

Vänliga hälsningar

Gunnar Lund



Segel och flaggor

Föreningen stöder fartyget och Briggen Tre Kronor AB i stort och smått. Ungdomsseglingarna varje sommar finansieras från olika fonder och stiftelser genom att föreningen söker bidrag. Förra året cirka 1,7 miljoner kronor. Vidare lämnar föreningen årligen kontanta bidrag samt lån.

Alla maskiner och utrustning i riggverkstaden liksom en del av smedjan på Beckholmen är föreningens egendom.

Senast har föreningen betalt ett nytt försegel samt tre nya flaggor till fartyget, en stor, en mellan och en stormflagga. ■ /PB

Vinnare i tävlingen på båtmässan

Mikael Koppelman från Stockholm har vunnit dagsegling med *Tre Kronor af Stockholm*. Grattis! Föreningens medlemsvärvningstävling på årets båtmässa Allt för Sjön hade tre frågor där följande svar är rätt:

Vad heter seglet längst förut (på *Tre Kronor*)? 1. Jagare.

Vad kallas de horisontella "bommarna" på masterna? 2 Rår.

När sjösattes *Tre Kronor af Stockholm*? x. 2005.

Och så en motivering: Varför är *Tre Kronor af Stockholm* bäst? "Det är det allra vackraste fartyget och var en skönhet redan som kölstock." Vinnaren är meddelad. ■ /PB

Frida Hultberg årets Mollystipendiat

Frida har just pluggat tredje året av det fyra-åriga kaptensprogrammet på sjöfartshögskolan i Kalmar.

– Min bakgrund är att jag på gymnasiet läste marinbiologi på marina läroverket i Danderyd där vi i två omgångar var ute på seglingar med vårt skolfartyg *Ålva*. Där insåg jag att seglingen var mycket roligare än biologin och lyckades få sommarjobb på ett skärgårdsrederi. När jag sedan skulle söka vidare till högskola/universitet kändes valet av program självklart.

– I sommar ska jag ut på min sista praktikperiod där jag hoppas få ihop 151 dagar,



Frida Hultberg tar emot diplom av Rolf Wigström, ordförande i Föreningen Briggen Tre Kronor.

det är vad jag saknar för att kunna få ut mina certifikat, berättar Frida. ■ /PB