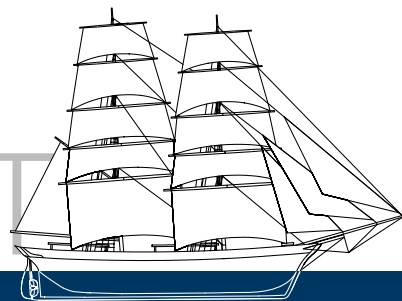


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 3 • HÖST 2016



Nästa år ska bli en fest!

Sommarens seglingar

Ett hav av möjligheter

Säsongen 2016 i bilder

Royalist

– världens yngsta brigg

Skörbjugg, myterier,
förfrysningar och andra
umbäranden

Vi gjorde det igen

– Briggen har lärt mig
så mycket!

Nu är vår mycket
kompetenta besättning
ännu mer kompetent!



*Tre Kronor af Stockholm passerar fyren Ostmole
vid Warnemünde under årets Hanse Sail i Rostock.*

FOTO: JENS VICTORA



Nästa år ska bli en fest!

Så här på hösten, när dagarna blir kortare och nätterna mörkare, behöver vi något ljus att se fram emot: Nästa år är målsättningen att ska vi tävla i *The Tall Ships' Races* med vårt fartyg!

Vi, det vill säga kapten Allan Palmer med stöd av föreningen Briggen Tre Kronor, har skickat in anmälan till Sail Training International. Så nu gäller det för oss alla att satsa allt vi kan av tid, energi, idéer, pengar - allt som kan bidra till en lyckad insats.

Föreningens styrelse kommer att prioritera TSR och återkommer i nästa nummer av Briggenbladet med mer konkreta uppdrag och upprop till medlemmarna.

Just före pressläggningen har *Tre Kronor af Stockholm* kommit hem efter att ha seglat längs norrlandskusten och har då besökt Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall och Gävle.

För varje år som fartyget besöker olika hamnar runt Östersjön med sin utställning och budskapet att förbättra Östersjöns miljö, blir samarbetet med de olika hamnarna allt bättre.

Numer satsar de olika hamnarna verkligen på att marknadsföra våra besök och samordna briggens besök med

andra lämpliga miljöåtgärder. Det gör att vi får ett bättre gensvar i media, större uppmärksamhet för Hållbara Hav – och dessutom mer välfyllda seglingar, både dagseglingar i hamnarna och seglingarna mellan de olika hamnarna. Det är verkligen glädjande.

Ombord under årets Norrlandsturné har, liksom tidigare år, varit en grupp elever från Sankt Botvids gymnasium i Botkyrka. Det är också verkligen glädjande – dels att samarbetet med Botkyrkaskolan är så lyckat, men framför allt att eleverna är ovanligt entusiastiska och engagerade, både vad gäller seglingen och miljöutställningen. Vi hoppas att samarbetet ska fortsätta i många år.

Själv är jag en dålig förebild som inte har seglat med briggen alls i år. Dessvärre kommer årets säsong att bli lite kortare än vanligt, eftersom bokningarna till höstens Örn- och säl-safari-seglingar inte räcker till. Bolaget har därför beslutat att fartyget slutar segla redan den 2 oktober.

Men nästa år – då ska jag segla med! En önskedröm skulle förstås vara att få segla med till festivalen i Sankt Petersburg (läs mer på sidan nio). Jag hoppas också att vårt kommande tävlingsäventyr i Tall Ships' Races ska locka många många fler att vilja prova på att segla med vår vackra, snabbseglande brigg. ■

Rolf Wigström, Ordförande, Föreningen Briggen Tre Kronor



BRIGGEN TRE KRONOR

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 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). ISSN 2002-3502





En sväng norrut

Under årets seglingar i Bottenhavet har vi gjort tre ordentliga besök i Örnsköldsvik, Sundsvall och Hudiksvall.

Dessutom två snabba stopp i Härnösand och Gävle.

Med ombord har vi som vanligt ett par bärliga gäng ungdomar från Sankt Botvids gymnasium i Botkyrka och från Marina läroverket i Danderyd.

Vi återkommer med en mer utförlig rapport i nästa nummer.

Sommarens seglingar

Sommaren startade med vår traditionella medverkan i Scarlet Sails i St Petersburg. Besättningen, under ledning av kapten Allan Palmer, såg till att såväl publik som arrangörer var var strålände nöjda även i år.

Efter Scarlet Sails seglade vi vidare till Visby för att medverka i Almedalen. Tillsammans med våra partners genomförde vi en rad seminarier där det viktigaste temat var hur medvetna inköp och upphandling kan vara ett sätt att skynda på utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. Alla seminarier finns att se på www.hallbarahav.nu.

Maritima dagar i Tallinn

Nästa hamn att besöka var Tallinn, där man firade Tallinn Maritime Days och där vi medverkade för tredje året. Bokstavligen tusentals besökare kom ombord och vi kunde också presentera vår nya Östersjöutställning "Ett hav av möjligheter" med estniska texter. Med ombord fanns också våra Östersjöambassadörer från Marina läroverket.

Fest i Borgholm och Limhamn

I Borgholm, som vi sedan seglade vidare till, var det stor fest när man firade 200-årsjubileum och där *Tre Kronor av Stockholm* var inbjuden som särskild gäst.

Nästa stora event var Limhamnsfestivalen i Malmö och på vägen hann vi även göra ett kort men uppskattat stopp i Simrishamn. I Limhamn firade man i dagarna tre och *Tre Kronor* bjöd på fina seglingar i Öresund.

Tumlarsafari utan tumlare

När vi ändå var i Öresundsregionen passade vi på att återvända till Helsingborg och upprepa våra populära tumlarsafari med zoologiforskaren Mats Amundin som ciceron. Tyvärr

var det skrämt med tumlare i år men Mats föredrag och seglingen gjorde att passagerarna ändå var nöjda med upplevelsen.

Havsresa i Ystad

För första gången har vi i år gjort ett ordentligt besök i Ystad där projektet Havsresan bjöd in *Tre Kronor* att medverka. Ombord anordnades seminarier och diskussioner och våra Östersjöambassadörer från Marina läroverket fick också möjlighet att hålla sina presentationer om Östersjön för en rad politiker och beslutsfattare i Ystad.

Festival i Rostock

Efter Ystad bar det av utomlands, till Rostock och Hanse Sail. *Tre Kronor* har på kort tid blivit ett av festivalens populäraste fartyg och vi kunde stolt konstatera att vi var ett av få fartyg som var fullbokat redan innan vi anlände. En representant för festivalen uttalade sig även i tidningarna att *Tre Kronor* var hans favorit bland deltagarna. Vi har anledning att vara stolta över vårt unika fartyg!

Kurs i Karlskrona

Som avslutning på sommarens östersjöseglingar gjorde vi ett kort besök i Karlskrona där vi vår stödjande partner Länsförsäkringar Blekinge uppdragit åt oss ge sin personal en snabbkurs i Östersjökunskap ombord. Den sista seglingen, från Karlskrona till Stockholm, blev också säsongens längsta segling med 18 entusiastiska passagerare som fick leva ombord i drygt tre dygn.

I skrivande stund har *Tre Kronor* kommit hem från sin resa i Bottenhavet med besök i Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall och Gävle. ■

/STURE HAGLUND



Ett hav av möjligheter

I år har vi skapat en ny utställning ombord som vi kallar "Ett hav av möjligheter". Målet med utställningen är att få människor att förstå vilket unikt hav vi har. I utställningen berättar vi vad det är som är så speciellt med Östersjön samt vad det innebär för Östersjön miljömässigt.

Vi har märkt att kunskaperna om Östersjön är förvånansvärt grunda, hos både vuxna och ungdomar, och med vår utställning vill vi så ett frö av intresse hos besökarna för att på sikt skapa ett större engagemang.

Eftersom vi i år besökt både Tallinn och Rostock har vi också översatt texterna i utställningen till estniska och tyska.

Under sommaren och hösten har vi också kompletterat vår egen utställning med ett material från Naturskyddsföreningen som visar olika metoder för att hålla sin båtbottnen fri från beväxning utan att använda giftiga båtbottnenfärger. ■

/STURE HAGLUND

Det kom ett mail...

Hej! Jag heter Per Enerud och är frilansjournalist och författare och besöker Gotland ihop med andra författare och översättare från Östersjöregionen. Vi var på utflykt till Fårö, på väg till raukarna vid Langshammar när vi såg vita segel mot horisonten mot en sjunkande sol i väster. Ett segelfartyg med god fart mot Fårösund. En syn som kändes främmande och välbekant samtidigt. Ingen av oss var förtrogen med fartygstyper och segling, så vi nöjde oss med att låta kamerorna gå varma. Hemma kunde vi konstatera att det var en brigg, och efter ytterligare lite research – briggen *Tre Kronor af Stockholm*.

TRE KRONOR • SÄSONGEN 2016 I BILDER



*Stiltje... varför inte prova roddbogsering.
Bilderna är tagen av besättningen utanför
Agö Fyr, sydost om Hudiksvall.*



*Niklas Edlund tog den bär
fina Norrlandsmånen den
15:e september från en
sjöräddningskryssare nära
Åbordsön norr om Härnösand.*



*"Medborgarfotografen" Sören Mård flanerade
förbi Kastellbolmen och tittade på riggarbete en
kväll i början av säsongen.*



*Spontan kvällskappsegling i
Kastellholmsviken med Tre Kronors
och Vegas besättningar i respektive
skeppsbåtar. Foto: Besättningen.*

Royalist

– världens yngsta brigg

Det var nog en och annan tår som torkades bort ur ögonvrån i Portsmouth den 20 november 2014. Fler än 100 sjökadetter hade samlats för att ta farväl av *TS Royalist* som nu var mogen för upphuggning. Fartygets befälhavare Angie Morris sammanfattade det känslosamma ögonblicket: "The day has been one of mixed emotions. We are very sad to see the old ship go, but exited for the new ship next spring".

Brittiska TS Royalist (II), leveransklar utanför varvet Astilleros Gondan i Castropol, Figueras, Asturien, där hon byggdes och riggades 2014-15.

Mindre än en månad senare sjö-sattes den nya briggen i Spanien. Riggningen av den nya *Royalist* kunde påbörjas för att få henne segelklar 2015.

Briggen Royalist 1971 - 2014

Briggen *TS Royalist* och organisationerna Marine Society & Sea Cadets har utförligt beskrivits i *Briggenbladet* nr 1, 2014. Här kan det räcka med att berätta att det redan för flera år sedan var uppenbart att den dåvarande *Royalist* började visa en sådan mångfald av ålderskrämpor att tiden var mogen för att ersätta henne med ett nytt fartyg. En sammanlagd seglad sträcka på 200 000 distansminuter, mer än nio varv runt jorden, sliter på ett

fartyg. Att det återigen skulle bli en brigg var en självklarhet. Manövreringsförmågan, mångsidigheten och alla övriga positiva egenskaper hos ett litet råttacklat segelfartyg gjorde valet lätt.

Genom åren hade mer än 30 000 unga sjökadetter (verksamheten är närmast jämförbar med svenska Sjövärnsskåren) fått möjlighet att lära känna fartyget, sig själva och varandra i den krävande maritima miljön runt de brittiska öarna.

TS (Training Ship) *Royalist* byggdes för att kunna delta i Tall Ships' Races 1971 och avslutade sin karriär genom att delta i The Falmouth – Royal Greenwich Tall Ships' Regatta, i augusti – september 2014.

Vi behöver 5,6 miljoner pund!

Att bygga briggar kostar pengar, och även om var och en av Storbritanniens samman-

lagt 14 000 Sea Cadets skulle lägga 100 pund var skulle det inte räcka ens till en tredjedels brigg. Redan 2009 drogs en insamlingskampanj igång. På anrika Trinity House i London höll sjuttonårige sjökadetten Josh Syretts ett tal, där han sa "att segla med *Royalist* är en otrolig upplevelse, öppen för alla sjökadetter, det står för kärnan i vår verksamhet och lär ut lagarbete, uthållighet och målmedvetenhet. Det är en stimulerande erfarenhet och en stor utmaning. Ett nytt skolfartyg betyder att ännu fler ungdomar kan få tillgång till ett otroligt äventyr".

Pengar började strömma in. Tre år senare hade nästan fyra miljoner pund samlats in, mer än ett år innan briggen började byggas. Individuella donationer kom från kadetter, deras familjer och de som tidigare seglat med fartyget. Olika aktiviteter drog in sponsorpengar. En viktig samarbetspartner och

BRIGGAR I VÄRLDEN
HANS GUNNAR ØVERENG

FAKTA TS ROYALIST II

Byggår:	2015
Varv:	Astilleros Gondan
Material:	Stål
Tonnage:	113 Brt
Loa:	31,9 m
Bredd:	7,5 m
Djupgående:	3,3 m
Segelarea:	565 m ²
Maskin:	2 x 250 Hp
Besättning:	8 + 24 Sea Cadets



Datorritad bild av
TS Royalist II.

FOTO: ACUBENS NAVAL ARCHITECTS

Kravspecifikationen var tydlig. Det nya fartyget skulle vara lättseglat, lättskött och ha låga underhållskostnader. Det skulle vara rymligare och snabbare än den gamla briggen. Överbyggnaderna skulle byggas i glasfiberarmerad plast, för att besättningen skulle förskonas från ständig rostknackning. Kojerna skulle vara fasta, i stället för utfällbara. Briggen skulle ha plats för 24 kadetter och fast besättning. Utnyttjandegraden skulle vara hög, minst 35 sexdagarsturer per år. Med planerad segling i farvatten med stora tidvattenskillnader, stark strömsättning och tvära väderförändringar lades också extra stor vikt vid säkerheten.

Uppdraget gick till Acubens Naval Architects i Madrid, som arbetat vidare med Colin Mudies formgivning av den tidigare Royalist. Tanken, då som nu, var att skapa en hybrid mellan en traditionellt riggad brigg och en modern yacht. Valet av Acubens var inte överraskande. De har funnits sedan 1990 och har ritat allt från små roddbåtar till motoryachter, arbetsfartyg och alla möjliga sorters seglande farkoster. En del fartyg byggs i trä, i traditionell stil, medan andra har mer moderna linjer. Många är riktigt intressanta. Traditionellt riggade medelhavsbåtarna *Galeón* och *Dorna Inandina* och den magnifika kappseglingsskonaren *Elena* är lyckade exempel på Acubens förmåga. Det kanske mest uppmärksammade uppdraget är annars ritningarna till *Sea Cloud Hussar*, en bark som ännu inte har riggats. När *Hussar* är klar att tas i bruk, kommer hon att ha en segelyta på mer än 4 000 m² och ha ett tonnage ungefär dubbelt så stort som norska *Statsraad Lehmkuhl*!



Varvet Astilleros Gondan byggde kryssningsfartyget *Sea Cloud II* som varit på besök i Stockholm några gånger.

bidragsgivare var Royal Navy – marinen. Rederiet Carnival Cruises, med dotterbolagen P&O och Cunard, gav 380 000 pund, väl medvetna om vikten av att kunna fortsätta rekrytera sjömän bland före detta kadetter. En annan intressent var UKSA (UK Sail Academy), som utbildar framtida befäl och besättningsmän på privatägda motor- och segelfartyg. Runt om i världen finns cirka 5 000 yachter, längre än 24 meter, många med besättningar med ett förflutet som sjökadetter. Den årliga havskappseglingen Sea Cadets Royalist Regatta har också dragit in tiotusentals pund till briggbygget.

Acubens i Madrid skapade en modern brigg

Det var aldrig tal om att försöka återskapa någon historiskt känd brigg, när det stod klart att gamla *Royalist* tjänat ut.

Acubens valde att förse den nya *Royalist* med en kompromiss mellan lång- och fenköl, för att tillgodose både krav på kursstabilitet och snabbhet i vändningarna. Inredningen gjordes mer komfortabel. Samtidigt finns det mycket som gamla royalistsegelare kan känna igen sig i. Så fort ritningarna var färdiga gällde det att hitta ett lämpligt varv.

Royalist byggdes på rekordtid

Varvet Astilleros Gondan i Figueras i norra Spanien började redan år 1925 bygga traditionella asturiska seglande fiskefartyg i blygsam skala. Inte förrän 1969 togs det stora steget till att börja bygga i stål. Under 90-talet expanderade verksamheten ordentligt och omfattade allt från moderna häcktrålare till bogserbåtar, kustbevaknings- och örlogsfartyg, supply- och ROV-fartyg och en rad andra högspecialiserade farkoster. För närvarande byggs bland annat 81 meter långa *Edda TBN* – ett supportfartyg för havsbaserade vindkraftverk. Idag har sam-

TS Royalist II, fortsättning...

manlagt 200 stålfartyg levererats till ett 20-tal länder, som Norge, Mexiko, Argentina, Nya Zeeland, Kenya och Irak.

Astilléros Gondan hade redan visat sin kompetens på området, genom att bygga den jättelika barken *Sea Cloud II*. Den nya briggens köl sträcktes den 10:e april 2014. Efter drygt åtta månader var det dags för sjösättning. När *Royalist* gled av stapeln på fredagen (sic) den 19:e december, drogs en lättnadens suck. Alla hade övertygats om att hon nu skulle bli fullt riggad och seglingsklar till 2015 års säsong.

Andra gången gillt

Den 29:e maj var det dags igen. För andra gången döpte "Princess Royal", Anne, en brigg till *Royalist*. Förra gången var på Isle of Wight 1971, en vecka före prinsessans 21-årsdag. Den här gången ägde ceremonin rum vid Canary Wharf mitt i London Docklands, ett gammalt hamnområde där 1800-talets skogar av master nu har ersatts av stål, glas och betong, kontor och bostäder. Briggen blev en påminnelse om den tid som varit. Önskningar om lycka och framgång under seglats på de sju haven togs tacksamt emot av församlade Sea Cadets, som redan började se fram emot att segla med den nya *Royalist*.

"A brig with superb sailing properties"

Angie Morris har varit med om både att säga farväl till den gamla *Royalist* och att sjösätta den nya. Efter tre år som överstyrman och fem som befälhavare på den gamla och två säsonger som kapten på den nya, är hon den som verkligen kan uttala sig om skillnaderna mellan de olika briggarna. Hon är full av lovord över nya *Royalist*, som i alla avseenden överträffar sin företrädare. Mer utrymme både under och på däck gör stor skillnad. Dubbla hopfällbara propellrar, som går ut genom vardera skrovsidan i stället för genom akterstaven, ger både mindre vatten-



Sea Cadets motsvarar den svenska Sjövärnskåren.

motstånd och bättre roderverkan. Briggen vänder på en femöring.

Första säsongen gjordes mest seglingar längs den engelska sydkusten. I år har hon seglat runt hela Storbritannien – nästan. Briggen tog genvägen genom Caledonian Canal, kanalen som går genom Skottland. Norra Skottland, Orkney och Shetland får vänta till kommande år. *Royalist* har under årets seglingar visat att hon klarat sig bra även under riktigt hårt väder.

Från Sea Cadet till kapten

Vägen mot att bli befälhavare började mycket tidigt. Angie Morris blev själv Sea Cadet redan som trettonåring och gick till sjöss på allt som hennes enhet kunde erbjuda – jollar, mindre segel- och motorbåtar – allt utom *Royalist*, som hon gärna hade seglat med om möjligheten hade erbjudits.

Som tjugoför år började hon delta i brittiska sjöräddningssällskapet RNLIs verksamhet (Royal National Lifeboat Institution). Fyra år senare fick hon en möjlighet att vara med i havskappsegling – jorden runt. Hela tiden fortsatte hon att arbeta med Sea Cadets, skaffade sig mer och mer erfarenhet på större och större segelbåtar och sam-



TS *Royalist II* har rymligare och modernare besättningsutrymmen än sin föregångare. Ovan en besättningsmäss och nedan kaptenensbyttan.



Från kölsträckningsceremonien på varvet i Spanien.
TS *Royalist II*s befälhavare Angie Morris står direkt till vänster om flaggan.

tidigt högre och högre nautisk behörighet. Förutom kapten på *Royalist* är Angie Morris också löjtnant och reservofficer i marinen.

Segling är naturligtvis alltid lockande, men det är ungdomarna ombord som har bidragit till de starkaste upplevelserna. Angie Morris tröttnar aldrig på att se den stora personliga utveckling vissa av dem genomgår efter bara en vecka till sjöss. Det är också mycket stimulerande att se vilken respons fartyget får, inte bara av sjökadetterna, utan också av deras föräldrar och besökare i olika hamnar. Briggen *Royalist* är alltid en välkommen gäst.

Tre kvinnliga kaptener

När det gäller jämställd segling är England ett föregångsland. Angie Morris har ett par kvinnliga kaptenskolegor. Något formellt nätverk finns inte, men råseglarvärlden är liten och alla känner alla. Barbara Campbell har varit kapten både på briggen *Stavros S Niarchos* och barken *Tenacious*. Clare Cupples har under flera år seglat som kapten på barken *Lord Nelson*. På *Royalists* seglingar, med Sea Cadets, brukar det vara minst 25-30 procent flickor, och ibland är de till och med i majoritet.

"Blue Peter at the foremast head"

Samtalet lider mot sitt slut. Jag har haft tur att få prata med *Royalists* kapten under en del av den korta stund briggen är i hamn, mellan två seglingar. Tiden i land är kort. Signalflaggan P är redan uppe, "All persons should report on board as the vessel is about to proceed to sea". Snart ska hela besättningen vara ombord – kapten, överstyrman (sailing master), andrestyrman (coxswain), båtsman, två vaktledare, maskinist, motorman, och två kockar, som båda är volontärer. Som mest kan även 24 kadetter delta i seglingarna. Den här gången blir det en kort segling, från Falmouth i Cornwall, till Dartmouth i Devon, men redan nästa år kommer *Royalist* att ge sig ut på långsegling.

Vi ses i Halmstad!

Just nu pågår förberedelserna för nästa seglingssäsong för fullt. Under ett av telefonsamtalen med Sea Cadets berättar utbildningschefen Andy Phenna att han just har skickat in briggens ansökan om deltagande i nästa års Tall Ships' Races. Kapten Angie Morris bekräftar att *Royalist* kommer att segla alla fyra etapperna, från Halmstad till Kotka och vidare till Åbo, Klaipeda och Stettin. Det är bara att hoppas att *Tre Kronor* också är på plats i Halmstad, nästa sommar, för att välkomna det senaste nytillskottet i briggfamiljen – och för att segla ikapp! ■

/HANS GUNNAR ØVERENG,EN,

FOTO: MARINE SOCIETY & SEA CADETS
OCH ASTILLÉROS GONDAN



Även i år agerade *Tre Kronor* huvudattraktionen, "Drömmarnas skepp", under den stora festivalen "Scarlet Sails", i Sankt Petersburg i början av juni. Och även i år gjorde vi stor succé! Årets show sågs på plats av 1,7 miljoner personer (varav 1800 poliser) och mer än fem miljoner TV-tittare över hela Ryssland följde oss live.

För sjunde året i rad seglade *Tre Kronor* iväg mot Sankt Petersburg i mitten av juni. Det är alltid lika spännande att dra iväg och stämningen är alltid förväntansfull, en känsla som håller i sig från dagen då man lämnar Stockholm ända tills hela showen är över. Totalt tar det nästan två veckor från att vi lämnar Stockholm till dess att vi är tillbaka igen.

Fram till själva showen är det lång tid av noggrann förberedelse, både av fartyget och mental förberedelse hos besättningen. Vi som har varit med förut försöker så gott vi kan berätta för de andra vad de kan förvänta sig och vad som kommer krävas av oss.

På vägen mellan Helsingfors och Sankt Petersburg hade vi lugnt, soligt väder och under två dagar arbetade vi med att plocka ner alla vita segel. När vi hade så få segel kvar att vi inte kunde segla längre fick vi starta motorn och köra den sista biten. När vi kom fram till Sankt Petersburg lastade vi ombord de röda seglen. I år överraskades vi av nyheten att de hade sytt upp ett helt nytt segelstall med röda segel till oss. Allt för att vi ska se så fina ut som möjligt på showen!

Sedan följde dagar av övning, övning och övning. Vi gjorde en mycket noggrann laguppställning och alla visste exakt vad

som skulle att hända, i vilken ordning och vad som förväntades av dem. Det är verkligen viktigt att ingenting lämnas åt slumpen. Och all denna förberedelse för tjugo minuter i rampljuset!

Men även i år blev dessa tjugo minuter en enda härlig fest och vi skötte oss som vanligt helt oklanderligt! Alla var superfokuserade och skötte sina uppgifter helt perfekt. I vanlig ordning seglade vi nerför floden Neva, och mitt framför Vinterpalatset gjorde vi i år en undanvindsvändning innan vi körde upp igen till andra sidan bron och ankrade på vår vanliga plats. Vi gick förstås för motor, och seglen är mest för syns skull, men vi brassade runt vid vändningen som om vi skulle ha seglat.

Showen ackompanjerades som vanligt av symfoniorkester och ljudet av 50 000 fullkomligt gigantiska fyrverkerier! Det är en riktig kick kan jag berätta för er som inte varit med! Två dagar senare kunde vi segla hem med våra vanliga vita segel igen, nöjda och glada med årets insats!

Om du vill se en glimt av det här enorma evenemanget, gå till YouTube och sök på Scarlet sails 2016. Där finns en rad filmer där *Tre Kronor* är med. ■

/AMANDA HÖGDÉN

Volontärhjälp sökes!

Verksamheten med evenemang och konferenser i Kolskjulet rullar på för fullt.

Det innebär också att Monica Lundin ibland "går på knäna".

Om du tycker det vore roligt att ställa upp och hjälpa till som volontär, kontakta Monica:

Tel vxl: 08-586 224 00, Mobil: 076-162 07 12 eller via e-post:

e-post: monica.lundin@briggentrekronor.se

*"The Death of
Willem Barentsz"
av Christiaan
Julius Lodewyck
Portman (1836).
Bild: Wikimedia
Commons.*

Sjöfarare av Sten Niklasson. Del 2

Skörbjugg, myterier, förfrysningar och andra umbäranden

Också engelsmännen ville delta i konkurrensen om de bästa sjövägarna till Fjärran Östern. John Cabot fick 1497 den engelske kungen Henrik VII:s uppdrag att hitta en västlig väg till Asien. Cabot tog en nordligare kurs än Columbus och nådde efter en knapp månad Newfoundland. Precis som Columbus trodde han sig ha funnit Indien, vilket onekligen är märkligt med tanke på den kyliga och kärva naturen i området.

Några år senare gjorde hans son Sebastian om faderns bravad, men han var övertygad om att den nya världen på andra sidan Atlanten inte var Indien. Inte heller han lyckades finna sitt egentliga mål. Han gjorde emellertid en annan upptäckt, nämligen att kompassnålen inte pekade mot den geografiska nordpolen utan mot den magnetiska, som låg längre västerut. Detta fenomen hade redan Columbus noterat på sin första atlantfärd, men det var först efter Cabots rapport om saken som navigatörerna lärde sig att kompassen måste justeras för att inte på västlig kurs föra skeppen alltför långt söderut.

Drake – en hård kapten

År 1577 fick den ökände kaparkaptenen Francis Drake ett hemligt uppdrag av drottning Elisabet I att hitta en farbar sjöled i västerled. Det blev en stormig resa i

alla avseenden. Vädret var dåligt och sjukdomar härjade ombord. Drake drev sina besättningar hårt och visade ingen pardon med försummelse. Myteri följde på myteri under resan och bestraffades hårt. Drake lät också halshugga ett av de befäl ombord som stod honom närmast för att denne ifrågasatt hans



*Till vänster den ökände Sir Francis Drake.
Ovan: Hans mest kända fartyg "The Golden Hind"
finns att beskåda som replika i Southwark, London.*

auktoritet. När kaparflottan nådde Stilla Havet, efter ett år till sjöss, hade de från början fem fartygen med tillsammans 164 man reducerats till ett enda med 85. Med detta plundrade Drake en lång rad spanska bosättningar utefter den sydamerikanska västkusten och lade bland annat beslag på en enorm skatt om cirka 40 ton guld och silver.

Efter att ha mött is i Alaskas farvatten, vände han klokt nog om och grundade en bosättning nära nuvarande San Francisco,

innan han seglade västerut över Stilla Havet. När han återkom till England tre år efter avfärden, hade han fullbordat historiens andra världsomsegling.

Sökandet efter Nordostpassagen

Ansträngningarna att hitta lämpliga sjövägar till Indien och Kina var förenade med livsfara och betydande förlustrisker. Men stora handelsfördelar hägrade, och Portugal och Spanien var fast beslutna att inte släppa in de gryende sjömakterna Holland och England på marknaderna i Fjärran Östern. Portugal behärskade den östliga vägen runt Afrika, och Spanien den västliga vägen runt Sydamerika. Engelska köpmän beslöt därför att försöka hitta en passage i nordost, som inte dominerades av andra nationer, och som dessutom skulle medföra tillgång till den vinstgivande päls handeln i Sibirien. En expedition med tre fartyg under befäl av Sir **Hugh Willoughby** lämnade Harwich 1553, men skeppen drev isär i höststormarna, och Willoughby beslöt för sin del att övervintra på Kolahalvön. Det var ett olyckligt beslut. Under de följande fyra månaderna dog alla som seglat på befälsfartyget av köld, svält och sjukdomar. Lägret hittades på vårkanten av några jägare. Willoughbys stelfrusna kropp påträffades upprätt vid ett bord. Han hade pennan i hand och loggboken uppslagen.

Ett av de andra fartygen lyckades runta Kolahalvön, och befälhavaren **Richard Chancellor** fann till sin häpnad en isfri hamn, nuvarande Archangelsk. Han blev hjälte på kuppen och var redan påföljande år tillbaka igen. Efter lyckosam handel gick emellertid hans skepp på återfärden till England på grund, varvid Chancellor själv omkom i havet.

Arktis – natt i 80 dygn

Också den holländske upptäcktsresanden **Willem Barents** gjorde flera försök att hitta nordostpassagen från norra Europa till Fjärran Östern, men misslyckades. Under sin andra resa 1595 kartlade han stora delar av Novaja Semljas kust, men fartygen fastnade till slut i packisen. Under det sista försöket 1596 upptäckte expeditionen Björnö och Svalbard. Det ena av de två fartygen återvände hem, medan Barents envist fortsatte österut genom det hav som skulle



Barents fartyg i den arktiska isen.



Henry Hudson fick floden på västra sidan Manhattan uppkallad efter sig. 1909 skickade Nederländerna över en replika av hans fartyg "Halve Maen". Även 1989 byggdes en ny replika.

få hans namn. Trots att resan företogs i augusti fastnade hans fartyg i isen, och besättningen tvingades slå läger på ett stort isflak. Primitiva hyddor byggdes av drivved och delar från fartyget. I november föll mörkret och varade i över åttio dygn. När våren äntligen anlände och isen gick upp, påbörjades återfärden med hjälp av två roddbåtar från fartyget. Barents, som var svårt drabbad av skörbjugg, avled efter ett par veckor, men tolv av de sjutton män han hade haft med sig i vinterlägret överlevde och sattes iland på Kolahalvön av en rysk valfångare som av en slump siktat dem. Expeditionen var sannolikt den första som övervintrat i Arktis.

Drygt tio år efter Barents död anlätades yrkessjömannen **Henry Hudson** av Muscovy Company i London för att leta efter den gäckande nordostpassagen. När Hudson i sitt fartyg *Hopewell* nått Svalbard, tvingades också han vända tillbaka på grund av svårforcerad is. Också hans andra försök misslyckades av samma skäl. Men snart fick Hudson i uppdrag av Holländska Ostindiska Kompaniet att i stället försöka finna en nordvästpassage, det vill säga en väg från Atlanten till Stilla Havet via norra Kanada.

Hudson hamnade emellertid på något underliga vägar i New York, där han hittade en flod som han med sitt nya holländska fartyg *Halve Maen* följde norrut i över 200 km, innan han tvingades inse att den inte var den sökta passagen. Hans besvikelse mildrades

något när han på återvägen hittade en skyddad hamn som indianerna kallade *Manabatta*. Ön, som nu är staden New Yorks centrum, köptes något senare från indianerna av en holländare för en spottstyver.

Hudsons bitterhet över misslyckandet blev än större, när han vid återkomsten till sitt hemland sattes i husarrest av de engelska myndigheterna och förbjöds att acceptera vidare uppdrag från konkurrenterna i Holland. Men hans erfarenheter var alltför värdefulla för att gå till spillo.

Han fick redan efter ett år i uppdrag av det Engelska Ostindiska Kompaniet att ytterligare en gång försöka hitta nordvästpassagen. I det lilla fartyget *Discovery* nådde han via ett sund en stor bukt i nordöstra Kanada. Skeppet fastnade emellertid i isen, och besättningen tvingas livnära sig på grodor, rötter och lavar. När isen smälte på senvåren, gjorde den utmärklade besättningen myteri och lämnade Hudson, dennes tonårige son och några sjuka besättningsmän i en liten roddbåt. Deras vidare öde är okänt. Hudsons insatser återspeglas bland annat i namnen på Hudsonfloden och Hudson Bay.

Discovery återvände till England med åtta överlevande av en ursprunglig besättning om tjugotvå. Utan möjligheter att fylla på sina förråd hade de under resan livnärt sig genom att bland annat äta vaxljusen. Vid hemkomsten åtalades de för myteri men frikändes i brist på klara bevis.

Upptäcktsresanden A.E. Nordenskiöld, målning 1886 av Georg von Rosen. Vid flera av Nordenskiölds expeditioner deltog briggen *Gladan* men det är en annan historia som vi gärna återkommer kring.



Nordenskiöld och Vega lyckades!

Varken Barents eller Hudson fann alltså nordostpassagen. Det blev svensken **Adolf Erik Nordenskiöld** som först 1879 lyckades hitta den med sitt fartyg *Vega*. Men inte för-

Sjöfarare, fortsättning...

rän i våra dagar har denna sjöled, tack vare isförstärkta fartyg och atomdrivna isbrytare, fått någon betydelse, låt vara begränsad.

Även letandet efter nordvästpassagen skulle komma att skörda många fler liv än Hudsons och hans följeslagares. Det var först 1902-1905 som passagen genomsegldes i sin helhet av norrmannen **Roald Amundsen** i fartyget *Gjöa*. Inte heller denna passage har fått någon större praktisk betydelse för den kommersiella sjöfarten.

Hav mellan Sibirien och Amerika?

Den reformivrige och vetenskapligt intresserade tsaren Peter den store gav 1725 dansken **Vitus Bering**, som i tjugo år tjänstgjort som officer i den ryska flottan, i uppdrag att ta reda på om Sibirien och Amerika hängde ihop. Det var inte gjort i en handvändning. När väl deltagare i expeditionen utsetts och utrustning införskaffats, måste allt föras till Kamtjakahalvön, där ett för ändamålet lämpligt fartyg skulle byggas.

I juni 1728 seglade *Sankt Gabriel* norrut och stötte på 67 graders nordlig bredd på Kap Tjukotski, som Bering menade måste vara Asiens östligaste udde. Han drog snabbt slutsatsen att det inte fanns någon landförbindelse till Amerika och gav, trots de övriga expeditionsdeltagarnas protester, order om att återvända efter bara tre veckor till sjöss.

Trots den kritik han mötte vid hemkomsten till Sankt Petersburg, lyckades Bering få befälet över ytterligare en expedition, denna gång av än större mått. Det tog fem år att samla ihop det som behövdes för att genomföra företaget. Först år 1741 kunde de i Ochotsk byggda fartygen *S:t Peter* och *S:t Paul* avsegla. Bering, som var 44 år när han fick sitt första uppdrag av tsaren, hade nu hunnit bli 60.

Expeditionen hade otur redan från början. Man seglade på rakt östlig kurs och missade både Aleuterna och Alaskahalvön. Efter någon vecka med obruten horisont vände Bering norrut och nådde land vid vad som nu kallas Kodiakön.

Naturvetarna ombord insåg att här hade man träffat på ett nytt land och klev iland för att samla växter och djur. Men Bering, som kände sig sjuk, ville hem. Befälet under återresan övertogs av förste styrmannen, svensken **Sven Waxell**. Skörbjuggen härjade, och lik efter lik kastades i sjön. Rorsmännen var så svaga att de måste styra sittande. När land till slut siktades, visade det sig inte vara Kamtjatka utan en okänd, sandig ö. En tilltagande storm drev fartyget upp på land och männen tvingades förbereda sig för övervintring i sandhålor på land.



Den norska polarhjälten Roald Amundsen.

Flera besättningsmän dog i samband med landstigningen. Deras kamrater var för svaga för att begrava dem, och polarrävarna fick fritt frossa på liken. Den 8 december 1741 dog också Bering. Hopplösheten var total.

Men det fanns friskt vatten och ätliga växter och djur på ön, och gradvis började de överlevande att tillfriskna. Efter nio månader byggde återstoden av besättningen en båt av virke från det strandade fartyget och lyckades efter fyra veckor ta sig till Petropavlovsk. Expeditionen hade slutligen bekräftat att landförbindelse saknades. Sundet mellan Nordamerika och Asien döptes till Berings sund.

En världsdal i Stilla havet?

Länge hade de lärde hävdats att det måste finnas en stor landmassa på södra halvklotet som motvikt till allt land på den norra delen av klotet. De kallade landet *Terra Australis Incognita* eller Den Okända Kontinenten. Magellan trodde att örarna utanför Sydamerikas sydspets var en del av denna kontinent. Detsamma ansåg hans landsman **Pedro de Queiros** om en ö han hade siktat söder om Nya Guinea och döpte till *La Australia del Espíritu Santo*. Men de första européer som hittade och utforskade delar av Den Okända Kontinenten var holländare.

Redan 1605 hade **Willem Janzoon** seglat ut från Batavia (nuvarande Djakarta) för att undersöka Nya Guineas kust. En storm drev hans skepp ur kurs, och han blev av en slump den förste europé som siktade Den Okända Kontinenten. Han döpte den till Nya Holland. Tio år senare nådde hans landsman **Dirk Hartog** det nya landets västra kust. 1642 gjorde **Abel Tasman** ett försök att på Holländska Ostindiska Kompaniets uppdrag hitta och utforska kontinenten. Med sina två fartyg *Heemskerck* och *Zeehaen* seglade han västerut från Java,

tills han stötte på Mauritius. Efter att ha fortsatt sydvart till fyrtionde breddgraden, och sedan bytt till östlig kurs, fann han efter den sjunde veckan till havs en landmassa som han döpte efter guvernören i Batavia, men som senare fick namnet Tasmanien efter sin upptäckare. Han fortsatte österut och angjorde Staten Landt, som nu heter Nya Zeeland, liksom Tongaöarna samt Melanesien och Nya Guinea. Märkligt nog hade Tasman på denna långa resa, utan att inse det, seglat runt en stor del av den kontinent som varit hans huvudmål. Två år senare kartlade han emellertid en stor del av Nya Guinea och Australiens nordkust, men trodde att de var delar av samma landområde.

Huggsexa om kolonierna

Kring 1650 hade de europeiska stormakterna i stort sett delat upp de nyupptäckta områdena i världen mellan sig och etablerat handelsstationer och kolonier, vilka skyddades av örlogsfartyg och befästningar. Den globala handeln sköt fart, men kampen om herraväldet över hav och handelsvägar ledde också till stridigheter mellan kolonialmakterna. Ett intressant exempel är det spanska beslutet på 1700-talet att begränsa rättigheterna för andra nationer att bedriva handel med de spanska kolonierna i Karibien. Beslutet åtföljdes av kravet att få genom söka andra länders fartyg som färdades i av Spanien hävdade havsområden. 1739 utbröt krig mellan Spanien och England efter det att en engelsk kapten vid namn **Jenkins** fått



Porträtt som tros föreställa Vitus Bering.



Sten Niklasson är föreläsare och författare.

Som medlem i föreningen har Sten hållit föredrag om "monstervågor" på en Briggmåndag och även tidigare medverkat i Briggensbladet med artikeln "Nauscopie" och artikelserien "Ensam i bräcklig farkost". Sten är uppvuxen på Orust, gammal seglare och författare till åtskilliga berättelser om sjöfarande och fartyg, men han ger också skarpa och älskvärda porträtt av de excentriska människorna bakom konstnärliga alster och vetenskapliga framsteg. Den mångsidigheten kanske inte är så märklig med tanke på Stens bakgrund. Han var som departementsråd ansvarig för Sveriges tekniskt/vetenskapliga samarbete med andra länder. Har på uppdrag för FN bistått en rad utvecklingsländer inom innovationsområdet och var också generaldirektör för den svenska patentmyndigheten. Han är bland annat ledamot av Uppfinnarkollegiet och Tekniska Museets styrelse.

sitt ena öra avskuret av en spansk tullare och med begriplig förtrytelse visat upp det skruppna örat inför parlamentet i London. Kriget om kapten Jenkins öra utvecklades efterhand till en omfattande konflikt.

På 1700-talet inleddes en ny epok av forskningsfärder, nu med större och bättre fartyg, utrustade med nya navigationshjälpmedel. En viktig inspirationskälla var en av de mest förfarna och lyckosamma sjöfarrarna, den engelske kaparkaptenen **William Dampier**, som 1697 hade publicerat en beskrivning av sin första världsomsegling. Dampiers andra färd runt jorden inleddes 1703 och är berömd på grund av en händelse som drabbade den skotske besättningsmedlemmen **Alexander Selkirk**. När ett av fartygen, *Cinque Ports*, på vilket Selkirk mönstrat, hade rundat Kap Horn anlöpte man en obebodd ö i gruppen Juan Fernandez i Stilla Havet väster om Chile för proviantering. Selkirk ansåg att det läckande skeppet var sjöodugligt och bad att få bli kvarlämnad. Han hittades av ett engelskt fartyg fyra år senare. Hans öde återspeglas i Daniel Defoes bildningsroman "Robinson Crusoe" (1719), som präglas av tron på mänskligt förnuft och kunnande. Också Jonathan Swifts "Gullivers resor" (1726), som är en satirisk uppgörelse med mänsklig dårskap, hämtade inspiration i Selkirks historia.

Bättre instrument

Sjöfarrarna hade sedan länge kunnat beräkna sin nord-sydposition i förhållande till ekvatorn, det vill säga breddgraden eller latituden, genom att med olika instrument mäta vinkeln mellan solen och horisonten mitt på dagen. Men svårigheterna att fastställa fartygets öst-västposition i förhållande till en linje från pol till pol, det vill säga längdgraden eller longituden, hade lett till många allvarliga skeppsbrott. Ett av de mest kända drabbade en eskader om tjugoochtt brittiska örlogsskepp under befäl av amiralen **sir Cloudsley Shovell** natten till den 22 oktober 1707 led skeppsbrott på de farliga Scillyöarna nära Lands End. Fyra fartyg blev totalvrak, och 2 000 man miste livet. Shovell själv spolades iland vid liv, men mördades på stranden av en kvinna som ville åt en av amiralens ringar.



Den engelske själv-lärde urmakaren John Harrisons konstruktion av en mycket noggrann kronometer fick en enorm betydelse för navigationens framtid. Porträtt utfört av Thomas King 1767.



Den brittiska kommandören George Anson beordrades till Stilla Havet för att bekämpa spanska fartyg. Av hans eskader om sex skepp återvände han efter flera år med endast flaggskeppet HMS Centurion och en fjärdedel av besättningsstyrkan i livet. Under expeditionen uppbringades den spanska galjonen Nuestra Señora de Covadonga i Filippinerna och Anson blev därmed en förmögen man. Han blev amiral och senare förste sjölord.



Ett problem att bestämma longituden var att kunna jämföra tiden ombord, när solen står som högst, med den exakta tiden på en bestämd annan plats. Detta krävde emellertid noggranna kronometrar som inte påverkades av temperatur, fukt och fartygets rörelser. Det var den engelske självlärd urmakaren **John Harrison** som till slut lyckades konstruera ett sådant ur 1735. Den första modellen var ett finmekaniskt underverk, som vägde 34 kilo och med stor framgång testades under en resa mellan England och Portugal. Under de följande tjugofem åren förädlade Harrison sin uppfinning och kunde till slut presentera ett mera hanterbart ur i fickformat.

Skörbjugg skördade många liv

Sjömännens stora plåga under långa färder till havs var skörbjugg (skorbut). Denna hemiska sjukdom började i allmänhet efter ett par månader ombord och yttrade sig som egendomlig hudblekhet, blödningar, tandlossning och kraftlöshet. I slutskedet tillstötte inte sällan blodförgiftning som ledde till döden. De läkare som medfördes på stör-

re fartyg var oftast fältskärer utan djupare medicinsk utbildning, vilka stod handfallna inför detta hälsoproblem.

Ett exempel på omfattningen av skörbjuggens härjningar är den brittiska långresa på 1700-talet som skedde med sex skepp under befäl av kommandören **George Anson**. Syftet med resan var att göra räder mot spanska besittningar i Stilla Havet. Men färden blev en katastrof. Besättningarna bestod huvudsakligen av äldre soldater som tillhanda hållits av armén. Sjökortet var otillförlitligt och fartygen illa utrustade. Efter att under en månad ha försökt runda Kap Horn, var Anson på grund av felaktig positionsbestämning nära att lida skeppsbrott mot den klippiga kusten i södra Chile. Ett av fartygen vände tillbaka och ytterligare två gick under, redan innan man satte kurs västerut över Stilla Havet. När Filippinerna angjordes, var Ansons flaggskepp *Centurion* ensamt kvar. Tre fjärdedelar av manskapet på expeditionen, mer än 1 300 man, hade avlidit, de allra flesta i skörbjugg. Den mänskliga katastrofen var ett faktum.

Ansons uppdragsgivare kompengaserades av eskaderns kapning av en spansk galleon, som visade sig föra värdefull last. När Anson återkom till Portsmouth uppges över trettio vagnar ha erfordrats för att frakta skatten till London. För de avlidna besättningsmännens anhöriga gavs varken tröst eller kompensation.

En dramatisk berättelse av Ansons skeppspräst om resans vedermödor fick den skotske fartygläkaren **James Lind** att börja leta efter möjliga botemedel mot skörbjuggen. 1753 publicerade han sina resultat i form av en uppsats, i vilken han beskrev hur sjömän som druckit saft av citrusfrukter lyckats undgå sjukdomen. Men det skulle dröja till slutet av århundradet, innan fartygsbefälen mera allmänt började tillämpa Linds metod. ■

/STEN NIKLASSON

BILDER: WIKIMEDIA COMMONS

Får vi presentera: Sabina Nordén

”Briggen har lärt mej så mycket!”

Hon är en blond 26-åring med en skrattegrop i ena kinden. Hon har seglat med briggen sedan allra första säsongen. Och nästa år är hon färdig civilingenjör.

Det var 2008, när Sabina gick i gymnasiet i Nacka, som hennes lärare kom med förslaget att några i klassen skulle segla med briggen *Tre Kronor af Stockholm* till olika hamnar runt Östersjön för att berätta om klassens miljöprojekt. Sabina lyckades övertala några av sina kompisar att vara med. På så sätt kom hon med redan under briggens första seglingsäsong.

– Jag hade aldrig seglat förut. Pappa har alltid haft motorbåt, så sjön var inget nytt, men att segla...! Det var häftigt, fastän jag blev sjösjuk, berättar Sabina.

Trots sjösjukan i början fick Sabina snabbt smak för livet ombord.

– Jag gillar verkligen att vara på havet, säger Sabina. Jag känner mig lugn när jag ser vatten, hav, horisonten.

– Samtidigt var det så mycket nytt att lära sig, och bara det här att jobba och umgås med människor i alla åldrar! När man är 17 år träffar man mest klasskamrater och andra jämnåriga – men ombord blev jag kompis med folk som var 10, 20 – 40 år äldre. Det var helt nytt – och väldigt kul!

Nio säsonger ombord

Sabina har seglat med briggen till och från i nio säsonger. Ibland är hon intendent, ibland jungman.

– Fast nu har jag så mycket sjötid att jag säkert skulle kunna gå som matros...

– Briggen har blivit som en andra familj, en fristad att komma hem till. Men det är lite speciellt för det är en säsongsfamilj, sedan skils man åt över höst och vinter, säger Sabina.



Sabina (t v) vid väggen av PET-flaskor i Guatemala. Kompisen Sofie är bakom väggen.

Nu pluggar Sabina industriell ekonomi för sista året på Linköpings universitet. Till våren blir hon färdig civilingenjör med inriktning på energi- och miljöteknik. För två år sedan var hon i Mexico i tre månader och gjorde sitt kandidatarbete.

– Vi gjorde analyser av avfallet i en region och räknade på energiinnehåll, hur mycket man skulle kunna få ut i en förbränningsanläggning. I Mexico läggs i princip alla sopor på hög, eller deponi som det heter, även sopor som enkelt skulle energiåtervinnas. Så det är stora värden som som går till spillo.

Vara till nytta – nu!

Resan till Mexico väckte många tankar hos Sabina. Med så mycket problem i världen ville hon göra något, vara till nytta – nu! Tillsammans med kompis Sofie, som hade kontakter i Guatemala, började hon sätta ihop ett socialt projekt.

En skola i Guatemala behövde byggas ut och renoveras. Sabinas och Sofies projekt gick ut på att använda PET-flaskor med plastskräp i som byggmaterial.

– Tekniken hade prövats förut, så det var inget nytt, berättar Sabina. Men för oss handlade det om att rädda hela projektet: Först att få ihop pengar, sedan få med volontärer, köpa resten av byggmaterielet, hitta nånstans att bo – allt. Vi var arbetsledare och chefer för hela renoveringen. Det var ganska tufft bitvis, men vi gav inte upp.

Varje flaska skulle vara knöckfull med plastremsor, det tog cirka 1–2 timmar att fylla EN flaska. Flera skolklasser hjälptes åt, och så småningom hade de alla 2500 flaskor som behövdes. De knöts sedan fast i hönsnät, stagades upp och försågs med puts. Resultatet blev över all förväntan!

– Vi var där från januari till juli 2016. Sedan var det skönt att komma hem till briggfamiljen...

Sabina har även varit med på flera resor till den stora festivalen Scarlet Sails/Vita nätter i S:t Petersburg, där briggen iförd röda segel färdas nerför floden Neva medan



Till rors utnå för Visby 2009.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

FOTO: SELFIE

miljoner människor står längs kajerna, tusentals kameror blixtrar, symfoniorkestrar spelar och gigantiska fyrverkerier lyser upp den ryska natthimlen.

– Den upplevelsen går inte att beskriva, säger Sabina. Festivalen är bara helt otrolig! Det är faktiskt lite kul med all uppmärksamhet man får när briggen besöker andra länder. Jag tror jag har varit i samtliga länder runt Östersjön vid det här laget, och det hade jag ju aldrig varit annars. Och när man kommer till en hamn blir besättningen väldigt väl mottagen, vi har varit inbjudna till konsulat och så, det är ganska speciellt.

En annan segling som Sabina minns med särskild glädje är när en grupp elever från Bortkyrka var med på en segling norröver.

Kaxiga och störiga

– De var ganska kaxiga och störiga till en början. Men när vi kom utomskärs började det gunga rätt ordentligt, och tretton av fjorton blev sjösjuka... så när vi kom i hamn dagen därpå var det flera som hoppade iland och kysste marken, berättar Sabina och skrattar.

– Efter några dagar ombord hade de lärt sig en massa viktiga saker. De fick känna att de kunde vara med i laget, fick känna sig lite duktiga – och fick beröm när de gjorde nåt bra. Det var stort att se hur deras attityder ändrades, hur de växte.

– När briggen har elevseglingar brukar man be eleverna skriva ner helt kort vad som varit bäst med seglingen, eller vad som gjort mest intryck. Nyligen skrev en elev:

”Att det inte är nån skillnad på tjejer och killar ombord.”

Sabina berättar det både med stolthet och ett uns av ironi. Ibland måste tjejerna i besättningen sätta ner foten – och blir särskilt glada när kapten Allan stöttar dem.

Olika faser ombord

– Under de här åren har jag varit med om olika ”faser” ombord. Ett tag diskuterades det till exempel om hur mycket kött som konsumerades ombord. Även jämställdhet diskuterades väldigt intensivt under en period. Jag tror att dessa diskussioner är viktiga och att det är på det sättet vi tillsammans utvecklat en stämning i besättningen där alla får vara som de är. Den är väldigt tillåtande, och alla bryr sig om varann.

Och nästa säsong, kommer du tillbaka till briggfamiljen då?

– Då är jag ju klar med studierna, så då ska jag söka jobb inom energibranschen, säger Sabina. Men jag har lärt mig så himla mycket på briggen. Riktigt hur det har fostrat mig kan jag nog inte fatta än, men det är helt klart erfarenheter som jag kommer att ha nytta av hela livet.

Någonting säger mig att Sabina kommer att ha kvar briggseglandet – åtminstone som hobby! ■

/KERSTIN OTTERSTÅL

Stort grattis till Vega!

Tremastade skonaren *Vega*, med Ib Bergström som kapten, tog hem en dubbelseger i North Sea Tall Ships' Regatta. Matilda Dagberg var på plats i Göteborg efter racet.

Helgen den 3-6 september samlades ett 20-tal segelfartyg i Göteborg efter att ha deltagit i North Sea Tall Ships' Regatta som veckan innan startade i Blyth i England.

Göteborg bjöd på fyra dagar med strål-lande väder, bra stämning och ett fantastiskt arrangemang. Hamnen var så välbesökt att de fick sätta in extra pendlingsbåtar för att trafiken skulle flyta bättre.

Som enda svenska fartyg deltog *Vega Gamleby*, och gjorde detta med stor bravur. Förutom att vinna sin egen klass, kammade de även hem segern ”over all”, före ryska *Shtandart* och norska *Christian Radich*. *Vegas* besättning stod dessutom ut i crewparaden med sina röda mössor och glada utrop. Besättningen knep även förstaplatsen i fotbollsturneringen.

Ombord fanns en hel del bekanta ansikten ur briggens besättning och ännu fler kom på besök under dagarna i hamnen. Alla ville gratulera *Vega* och dess besättning till dubbelsegern!

Som vanligt i dessa internationella race och regattor fanns många svenska ungdomar utplacerade på olika fartyg, tillsammans med andra unga från hela världen. Norska *Christian Radich* vann för övrigt priset ”far-



Bilden på Vega är tagen vid ett tidigare tillfälle.

tyg med flest nationer i besättningen”, med tio nationer: Norge, Finland, Sverige, Danmark, Österrike, Tyskland, Storbritannien, Holland, Tjeckien och Turkiet.

Förhoppningen är alltid att dessa event ska främja internationell förståelse och skapa nya kontakter människor emellan. Efter att ha deltagit i ett mycket lyckat crewparty, och efter att ha pratat med flera ungdomar, fick jag uppfattningen att fartygen och Göteborg har lyckats väl med den målsättningen.

Efter ett så fantastiskt event kan vi inte annat än vänta med spänning inför nästa år då Tall Ships' Races gästar Halmstad. ■

/MATILDA DAGBERG

En gammal bekant i Rostock

Årets medverkan i Rostocks segelfartygsfestival *Hanse Sail* blev ännu en succé. *Tre Kronor* var fullbokad redan vid ankomsten, något som nästan inget annat fartyg lyckats med. En av passagerarna på förmiddagsturen bönade och bad också om att få boka in sig även på eftermiddagsseglingen samma dag!

Festivalen i *Hanse Sail* liknar inget annat. Omkring 150 traditionella segelfartyg i alla tänkbara storlekar, från olika tidsepoker, med olika riggar, samlas under några dagar i Rostock. Staden ligger vid en flodmyrning och varje dag paraderar fartygen ut från kajerna, längs floden och ut på öppet vatten för dagseglingar eller kappseglingar. På kvällarna är hamnområdet som forna dagars Vattenfestival, fast mycket mer och med tyska förtecken. Öl, korv, fläsklägg och surkål i mängder, livemusik från flera scener, fyrverkerier, pariserhjul och allt annat som kan tänkas roa en miljonpublik.

Hanse Sail bjöd även på ett kärt återseende då vår medlem och tidigare volontär i riggruppen, *Horst Fenge*, visade sig vara



”Liaison Officer” för just *Tre Kronor* och hjälpte oss med allt som rörde el, vatten med mera. Dessutom ställde han upp och skjutsade våra elever och besättningsmän i sin egen bil till och från färjan. ■

/STURE HAGLUND

Nu är vår mycket kompetenta besättning ännu mer kompetent!

Under en halvdag i juni fick hela besättningen ombord genomgå en utbildning i hjärt-lungräddning. Kursen var mycket grundlig och syftar till att öka kompetensen hos besättningen i händelse av en nödsituation.

Dagen började med att utbildarna **Carina** och **Robert Kiejstut** från Svensk Livräddning presenterade sig och dagens upplägg. Det var ett mycket ambitiöst program där vi alla skulle utbildas i hur man larmar, lägger någon i stabilt sidoläge, utför korrekt hjärt-lungräddning

(HLR), alltså bröstkoragskompressioner och inblåsningar, använder en hjärtstartare, åtgärdar ett luftvägsstopp och till slut hur man agerar i en drunkningssituation.

Trots det digra programmet gick allting igenom mycket grundligt och det fanns gott om tid för oss att öva på varandra och på dockorna som fanns till hands. Mellan genomgångarna var det febril aktivitet. Vi fick börja med att öva på stabilt sidoläge för att sedan trappa upp med kompressioner, inblåsningar och användning av hjärtstartare. Överallt hördes folk räkna högt i samband med kompressionerna 1-2-3-4-5...-28-29-30! varpå det blev en paus medan det gjordes två inblåsningar. När vi hade fått kläm på kompressioner och inblåsningar fick vi lära oss om hur hjärtstartaren fungerar och vad man ska tänka på när man använder den. Vi fick öva på att klistra på elektroder på bröstet på dockan och ropa "UNDAN! RÖR INTE PATIENTEN! JAG DEFIBRILLERAR!" inför varje gång vi skulle ge en stöt. Medan man ropade ut dessa order skulle man också, mycket demonstrativt, hålla upp en hand i luften som ett stopp så att

att ingen rörde patienten och riskerade att få en stöt. I början kändes det lite krystat, men ju fler gånger vi övade desto mer naturligt kändes det att kliva in och ta kommandot och till slut var man så inne i det att det nästan kändes som att det var på riktigt. Kursen var väldigt bra och pedagogiskt upplagd, vilket nog till stor del beror på att våra instruktörer Carina och Robert har stor erfarenhet av att utbilda i HLR. Carina är i grunden sjuksköterska men har jobbat som instruktör inom hjärt-lungräddning sedan 1995. Sedan några år har Robert anslutit sig till Carinas verksamhet och nu driver de tillsammans företaget Svensk Livräddning. De har förutom att sponsra oss med den här kursen även sponsrat med en HLR-kurs under jungmanskursen år 2015 och donerat en hjärtstartare som sedan i höstas sitter uppe i Kolskjulet. Även ombord finns det en hjärtstartare som har funnits där i två år.

Tack vare kursen i juni är vi nu väl förberedda ifall en olycka skulle vara framme. Det känns tryggt. Tack för det Carina och Robert! ■ /AMANDA HÖGDÉN

Varsin heders-sjömanskniv

Klara Lindström och Evelina Schmidt tilldelades "Föreningens hederspris till årets ungdomsvolontär" i samband med årsmötet. Klara och Evelina har tillsammans med flera skolkamrater från Marina läroverket fortsatt som volontärjungmän ombord efter att 2014 ingått i elevgrupper som seglade med bland annat till Rostock och Gdynia. På bilden: Föreningens ordförande Rolf Wigström passade på att gratulera medan Klara och Evelina var påmönstrade. ■ /PB



FOTO: PER BJÖRKDAHL



Kapten för en dag

Hej, min brorson **Isak Roos** 7 år seglade med Briggen utanför Helsingborg den 2/8 i år och fick för en dag "vara kapten" på Ert vackra fartyg. Min Kusin **Jerry** och hans son **Benjamin** seglade med dagen efter, den 3/8. Benjamin som fullkomligt älskar historien kring alla gamla fartyg var lyrisk denna dag. Skulle uppskatta mycket om ni ville publicera dessa tre killar i Er tidning. Önskar er en fortsatt solig sommar och snart höst. Med vänliga hälsningar Stina Roos.



FOTO: PER BJÖRKDAHL



Rädda ett Världsuniket Skepp – Save a World Unique Ship

Just nu pågår en petition online på hemsidan www.change.org med syfte att rädda Ostindiefararen *Götheborg*. Enligt uppgifter i bland annat GP söker stiftelsen Ostindiefararen *Götheborg* nya ägare. ■ /PB