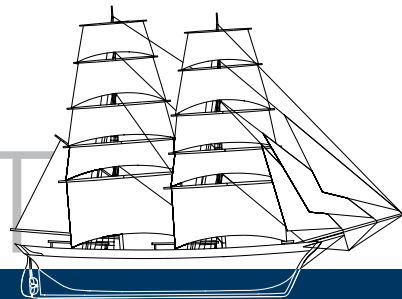


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 3 • HÖSTEN 2018



**Skärgårdsturnén
–vilken succé!**

**Galen segelfartygs-
festival i Rostock**

**Östersjöns problem
–en fråga om etik**

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

**Möt vår nya ordförande
Vältränad besättning**



Segelbeslagning 21 augusti 2018.

FOTO: HANS ÖSTERMAN



Vilken sommar!

Hej!

Välkomna till höstens aktiviteter efter Briggens snart elfte seglingssäsong! Jag som heter Josefin Sollander inleder min första säsong som ordförande i Föreningen Briggen Tre Kronor. Jättekul tycker jag och tack för förtroendet!

Vilken sommar vi har haft, med fantastiskt väder – även om just detta ger oss anledning att fundera över ett av våra fokusområden i Briggens verksamhet; hållbarhet, vårt klimat och hur vi agerar. Inte bara för en levande och frisk Östersjö utan också för en bra framtid för oss och våra barn och barnbarn. Visst är det härligt att bada i en 28-gradig havsvik, men det finns förstås baksidor som vi i Briggens verksamhet på alla sätt får en naturlig plattform att prata om under våra hamnstopp och seglingar – samspelet mellan människa och natur.

Sommarseglingarna har bjudit på många härliga möten och stunder – inte minst under vårt numera traditionsenliga besök i S:t Petersburg – där vi deltog för nionde året i rad. Fantastiskt att just vår *Tre Kronor* är det utvalda skeppet att personifiera

stadens tradition "Scarlet Sails", som startade som ett firande av skolårets slut efter andra världskriget.

Vi har också besökt festivalen i seglingsstaden Rostock. Många där var intresserade av vår verksamhet, och kanske leder det besöket till nya kontakter och samarbeten framöver. Läs om det på sidorna 6-7.

Briggmåndagarna har redan startat och vi vill verkligen slå ett slag för denna medlemsförmån att ses och få både nytta och nöje tillsammans. Varför inte ta med en vän så blir vi fler medlemmar till föreningen – inte minst kan det hjälpa till att få fler volontärer till Rigg-gruppen och Öppet Skepp-gruppen. Det behövs alltid fler händer vid våra evenemang och för vården av vårt fartyg.

Under hösten seglas också Örn och säl – vår egen föreningskompis Jan Olsén guidar oss i skärgården och berättar vad vi ser. Jan har många år inom både sjöfart och skärgård och berättar om det mesta. Passa på att segla med själva eller ge bort till någon i present.

Med dessa ord hoppas jag att vi får en fantastisk seglingshöst med många möten och ännu fler upplevelser till sjöss! ■

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

PS. Har ni funderingar och tankar kring föreningens verksamhet? Hör av er – det är alltid roligt med tankar och idéer som leder till utveckling. DS



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 • BANKGIRO 5156-0100 • SWISH: 123-269 74 15
- ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Brigg- måndag

Kl 18.00,
första helgfria
måndagen varje
månad i Kolskjulet
eller ombord.

1 OKTOBER
5 NOVEMBER
3 DECEMBER

2019
4 FEBRUARI
4 MARS
1 APRIL
6 MAJ

Alltid spännande program/föreläsare.
Något att äta och dricka till föreningspris
och så fika förstås.

Ta gärna med en vän/gäst!

Reservation för ändringar.

**Kommande program
kommer alltid med e-post!**

Du har väl lämnat aktuell e-postadress?



FOTO: TRYGGVE MARTINSSON

Ompysslad och utdockad

I slutet av augusti dockades *Tre Kronor* i västra dockan på Beckholmen för en välbehövlig översyn och obligatoriska besiktningar.

Arbetet har som vanligt krävt stora insatser av besättning och volontärer. Förutom rengöring och målning byts ett stort antal offeranoder ut och den utvändiga kylslingan för nödelverket demonteras och rengörs. I år drogs dessutom ankarkättingarna ut på dockbotten och rengjordes och längdmarkeringar målades i. I bildens förgrund dockmästare Henrik Helstad - som var volontär under byggtiden. ■

FOTO: ANTON STENROS



Valsafari med Tre Kronor af Stockholm?!

Egentligen hade vi tänkt köra vår traditionella Örn- och salsafari under september och oktober men nu har man rapporterat att man siktar knölval utanför Sandhamn så har vi tur kanske det blir chans till ytterligare en unik upplevelse!

I år startade Örn- och salsäsongen redan den 22 september och vi fortsätter till slutet av oktober. Vi utgår från Stavnäs utom helgen 13 - 14 oktober då vi gästar Nynäshamn. Där gör vi tre seglingar på helgen. En helldags Örn- och salsafari på lördag samt två halvdagsseglingar på söndagen.

Jan Olsén guidar på helgerna

Vår fantastiskt kunnige guide **Jan Olsén** är i år med oss på helgerna och berättar om skärgårdens invånare och natur. Till vardags är Jan naturbevakare på Bullerö. Dessutom sitter han i Föreningen Briggen Tre Kronors styrelse.



Fyrsafari

Tisdag den 16 oktober bjuder Jan Olsén med oss på en **Fyrsafari**. Då seglar vi mot Landsort och Jan berättar om fyrarnas historia och om de människor som levat där och om alla de dramatiska händelser som timat. Förhoppningsvis stöter vi även på en och annan örn och säl även på denna segling.

Vraksafari

Med **Jim Hansson** från Sjöhistoriska som guide gör vi den 17 oktober en **Vraksafari** från Nynäshamn till Stavnäs. Jim är vrakexpert och en av Sjöhistoriska Museets dykande arkeologer. Större delen av leden från Nynäshamn till Stavnäs är beströdd



med vrak från olika tider och med olika berättelser knutna till sig och som Jim kommer att berätta om.

Segling med övernattnig

Torsdag 11 - fredag 12 oktober seglar vi från Stavnäs till Nynäshamn. Vi seglar under två dygn och övernattar i en naturhamn på vägen. Detta är en verkligt unik möjlighet att få uppleva skärgården fullt ut, så har du ett par semesterdagar kvar rekommenderar vi att du använder dem till detta!

Allt finns på hemsidan

Du hittar hela vårt seglingsschema med alla uppgifter om datum, tider och priser på hemsidan www.briggentrekronor.se

Som medlem har du rabatt på i stort sett alla våra seglingar och medlemspriset står angivet när du bokar din segling.

Priser:

Heldagssegling Örn- och salsafari kl 10 - 18 kostar 1 750 kr på helgerna och 1 500 kr på vardagar. Medlemmar betalar 1 400 kr alla dagar och barn och ungdomar 1 250 kr. **Övernattningsseglingen** den 11-12 oktober kostar 3 250 kr. Medlemmar betalar 2 900 kr.

Skärgårdssegling från en hamn till en annan kostar 995 kr.

Reservation för avvikelser.

Skärgårdsturnén –vilken succé!

Vilken höjdare med *Tre Kronor* som scen för Skärgårdsturnén med artisterna Lill Lindfors, Tina Ahlin, Jack Vreeswijk och Love Antell. Turnén inleddes på Kastellholmen den 22 juli och fortsatte till Sandhamn och Öregrund. Därefter fortsatte artisterna turnén på egen hand till Norrtälje, Malma gård på Värmdö och Häringe Slott.



Lill Lindfors om skärgårdsturnén:

”Det var en njutning att få segla igen!”

Lill var en av artisterna som medverkade i sommarens populära skärgårdsturné med *Tre Kronor af Stockholm*.

– Det var speciellt för mig att få segla med briggen, säger Lill Lindfors. Själv är jag gudmor till åländska segelfartyget *Linden*. Min far är född på Åland, och min farbror, Harald Lindfors, var sjökapten på bland andra *Herzogin Cecilie*. Kaptenen på briggen, Allan Palmer, är ju också ålänning, det var extra roligt.

Under turnén, som gick till olika hamnar längs Upplands kust, seglade flera av artisterna med ombord. Lill var med bland annat mellan Öregrund och Furusund.

– Vi seglade faktiskt en hel del, säger Lill. Det är så fantastiskt att se när de sätter alla segel. Och jag fick stå till rors lite också.

Lill och hennes make har tillbringat många somrar i sin 40-fots Cayenne, en smäcker och snabbseglande båt. De har seglat mycket i Ålands och Finlands skärgårdar.

– Vi har sett hur Östersjön har förändrats, hur tången försvinner och sjögräset tar över, säger Lill. Så briggens miljöinsatser med Hållbara Hav är viktiga. ■

/KERSTIN OTTERSTÅL, FOTO: SKÄRGÅRDSFOTO

Lillemor ”Lill” Lindfors, föddes i Helsingfors och är en av Sveriges mest mångfacetterade och folkkära artister.





Love Amell slog igenom för den större publiken i och med sin medverkan i TV4:s "Så mycket bättre".



Tina Ablin fick idén till Skärgårdsturnén 2014.



Jack Vreeswijk är låtskrivaren, textförfattaren och kompositören med fyra rosade fullängdsalbum på meritlistan. Jack är son till en av vår tids mest folkkära artister, Cornelis Vreeswijk, och är nu själv en av 2000-talets största vissångare.



Gänget bakom Skärgårdsturnén: Camilla Nyquist (produktionsassistent) Annika Florén Ström, (producent), Tina Ablin (konstnärlig ledare) och Lars-Göran Palmér (projektledare).



Vilka sommarkvällar!

Galen segelfartygsfestival i Rostock



I år var det femte året *Tre Kronor* kom till Hanse Sail i Rostock, och som vanligt gjorde hon stor succé!

Tre Kronor har under sina år på Hanse Sail-festivalen utmärkt sig bland de cirka 200 segelfartygen som deltar genom att vara ett av de fartyg som seglar allra mest. Även på de kortaste dagsturerna sätter vi alltid segel och visar upp oss från vår bästa sida. Detta har visat sig vara populärt både bland gästerna, som aktivt söker sig till oss för att få en unik seglingsupplevelse, men också bland de tusentals åskådare som står på strandkanter och kajer.

Här på sidan kan ni se några bilder som vi har fått skickade till oss från en av många imponerade Hanse Sail-besökare genom åren. Här skickar Volker Gries från Rostock en hälsning: "*Tre Kronor* is a real beauty! So I take pictures of her every time I meet her. I hope I can repeat sailing on board of *Tre Kronor*. Hostability of the crew and the ship herself have been really great. I have never been on a brig rigged ship before. I wanted to learn how to handle and the seamanship of the crew is really good. I'd never go up into the rigging but I like to pull the ropes from deck :-)

Fair winds, Volker.

Årets festival innehöll dock ett lite oväntat moment. Det gick nämligen ut en varning för att det skulle bli orkan, och till en början blev alla seglingar inställda av arrangörerna.

Tidningarnas förstasidor visade uppslag med extremt väder, med katastrofbilder och svarta nyhetsrubriker. Prognosen lugnade sig dock allteftersom vädret närmade sig, och i slutändan blev det ingen orkan, och inga seglingar blev heller inställda. I stället seglade vi på som vanligt, med nöjda gäster och för fulla segel. Och, som vanligt, ett storslaget, avslutande fyrverkeri! ■

/AMANDA HÖGDÉN

Du som aldrig bevistat Rostock och festivalen Hanse Sail, det är värt en resa - jag lovar! /red:s anm./



FOTO: VOLKER GRIES/2016



Tyska media hotade med orkan på Nordsjökusten men Rostock kunde nöja sig med ett intensivt åskväder.



FOTO: VOLKER GRIES/2015



FOTO: VOLKER GRIES/2016

Franky flaskskeppsbyggare

En av *Tre Kronor af Stockholms* "fans" i Rostock är **Franky Beerens**. Han brukar växla mellan evenemangen Hanse Sail och Kieler Woche varannat år – det är långt att köra – runt 40 mil därifrån han kommer, nära gränsen till Nederländerna. Han såg *Tre Kronor* första gången 2016 och då från briggen *Eye of the Wind*. Han blev så betagen att han bestämde sig för att bygga ett flaskskepp.

Det är nu inte det första – han började bygga redan i 15-års åldern. Då gick det lite sisådär, havet var gjort i tapetklister som möglade. Därefter testade han modellera, och då lossnade skeppet efter ett tag! Sedan många år behärskar han dock tekniken fullt ut. Besök gärna hans imponerande hemsida: www.meinbuddelschiff.de.

Hans fina flaskskepp med *Tre Kronor* – första och hittills enda – lämnade han generöst över till besättningen. Givetvis fick han då segla med på sin första tur ombord. ■

/PER BJÖRKDAHL



FOTO: DIANA KALIEF

Frank Beerens lämnar över flaskskeppet till Jonas Fredholm, kapten/styrman.



FOTO: PER BJÖRKDAHL

Horst – en trogen volontär

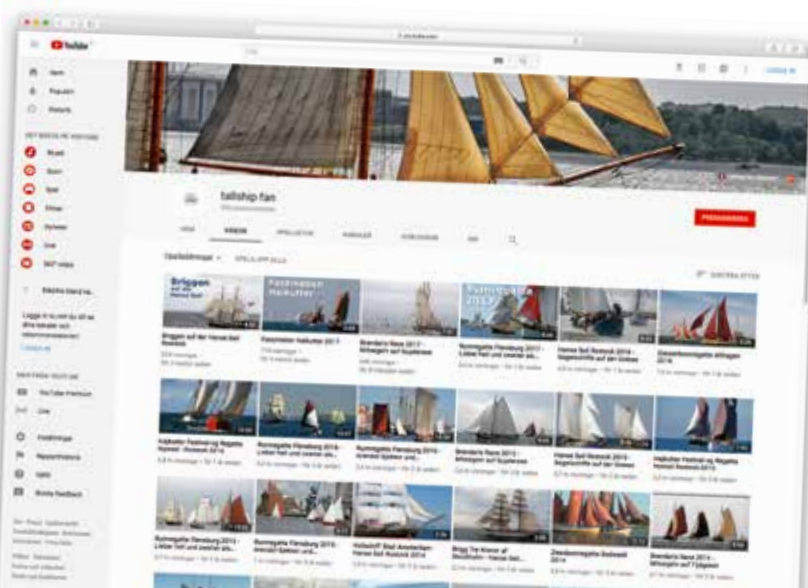
Horst Fenge var under en rad av år volontär i Briggens rigg-grupp och byggde då bland annat en del av alla de block som finns i fartygets rigg. Efter flytten tillbaka till Tyskland, strax söder om Kassel, är han nu varje år verksam som volontär för Hanse Sail och – till besättningens stora glädje – *Tre Kronors* "liason officer". Det betyder att han är kontaktman med arrangörerna och vår store "fixare". Han ställer till och med upp med sin egen bil och kör på- och avmönstrande besättningsmedlemmar till och från tåg och färjor. ■

/PER BJÖRKDAHL

Besök Hanse Sail på nätet!

Förutom den officiella hemsidan för Hanse Sail som helt enkelt heter: www.hansesail.com så har även **Volker Gries** – som har tagit bilderna här till vänster – både en egen hemsida, som heter www.tallship-fan.de, och en egen kanal på YouTube – *tallship fan*.

På Volkers hemsida finns massor med bilder och skeppsfakta från en rad evenemang, alltså inte enbart Hanse Sail i Rostock utan till exempel Tall Ships Races och Rumregatta i Flensburg. Även YouTube-kanalen bjuder på massor med godbitar – missa inte filmen med *Tre Kronor af Stockholm* och de andra brigarna... ■ /PB





Upplevelser på långsegling

Årets långseglingar har bjudit på många fina upplevelser. På seglingen mellan Kalmar och Stavsås i augusti fick vi möjligheten att i förliga vindar stryka tätt intill den imponerande ön Blå jungfrun. Vår gäst Hans Österman tog tog då denna sköna kvällsbild.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Riggmästare Mats Hjalmarsson (i vit keps) guidar besättning, elever och några gäster i riggverkstaden.

Värderingar och etik på årets Hållbara Havseminarium

Forskare inom kemi, biologi, ekologi, markvetenskap, agronomi, kulturgeografi, paleoekologi, praktisk filosofi och en generalsekreterare samlades den femte september i Kolskjulet för att prata om Östersjön med ett hundratal Östersjövänner. En av talarna var Olle Torpman som har skrivit krönikan på sidan här bredvid.

Tillfället var det åttonde Östersjöseminariet i rad som arrangerades av Stockholms universitets Östersjöcentrum och Briggen Tre Kronor. Läs mer om seminariet på webben: <https://balticeye.org/ostersjoseminarium18>. ■

Specialguidning på Marinmuseum

Med på långresan från Rostock till Karlskrona var fyra anställda på Marinmuseum i Karlskrona. En av dem var Mats Hjalmarsson som arbetar som riggare på fullriggaren Jarramas. Efter vi lagt till vid museikajen ordnade han en visning till några delar av slup- och barkasskjulet som allmänheten inte har tillträde till, nämligen riggverkstaden där Mats jobbar till vardags samt till den spännande vinden i samma byggnad. På vinden trängdes bland annat mängder av mindre båtar – däribland Gladans (1857) gig. Nu hoppas vi att Mats kommer upp till Kastellholmen till av- eller påriggning! ■ /PB

Vindsfynd – ett bortskuret bornlbörn av Gladans (1857) stormstorsegel. Liket mäter 7-8 cm i diameter



FOTO: PER BJÖRKDAHL



Östersjöproblemet – ett etiskt problem

Östersjöns miljöproblem går att lösa. Men för att regionens aktörer ska kunna enas om konkreta lösningar måste vi föra in mer etik i debatten, skriver filosofen Olle Torpman.

Östersjön står inför många miljöproblem: övergödning, utfiskning och nedskräpning av bland annat plaster är några. Lösningarna kan många gånger framstå som uppenbara: Vi behöver fiska mindre och släppa ut mindre mängder gödningsämnen och skräp i havet. Trots det har vi svårt att få till stånd några lösningar.

För att förstå skälet till detta behöver vi inse att det vi kan kalla *Östersjöproblemet* inte enbart är ett vetenskapligt eller politiskt problem. Det är i grunden också – åtminstone delvis – ett *etiskt* problem.

Ett kollektivt problem kräver kollektiva lösningar

För det första är Östersjöns dåliga miljö ett kollektivt problem, som både orsakas av och drabbar alla länder runt Östersjön. Detta gör saken svårlost. Varför ska just Sverige (eller något annat land för den delen) sluta fiska, skräpa ner, eller använda gödningsmedel, när vi vet att inget land ensamt kommer kunna lösa Östersjöproblemet?

Den kollektiva strukturen är visserligen inte unik för Östersjöproblemet, utan gäller även för globala miljöproblem, där klimatförändringarna kanske är det tydligaste exemplet. Men den förklarar åtminstone delvis varför de till synes enkla lösningarna inte kommer till skott. Kollektiva problem kräver nämligen kollektiva lösningar, där de inblandade måste vara både överens om lösningarna och koordinerade i genomförandet av dem.

Lösningarna drabbar Östersjöländerna olika hårt

Även om det inte råder någon brist på förståelsen av orsakerna till Östersjöns miljöproblem, eller vilka konkreta åtgärder som skulle kunna lösa dem, råder det oenighet om vilka lösningar som bör vidtas. Vem ska göra vad, när ska det göras, och hur? Och vem ska stå för notan? Ja, hur ska bördorna gällande lösningen av Östersjöproblemet fördelas rättvist mellan Östersjöländerna?

Till viss del beror denna oenighet på att olika konkreta lösningar drabbar människor, länder och näringar olika hårt. Ett strikt fiskeförbud drabbar främst fiskerier, ett totalförbud mot kväve- och fosforutsläpp drabbar främst jordbruksnäringen, ett totalförbud av plaster drabbar bland annat förpackningsindustrin, och så vidare.

Därtill gäller att beroendet av olika industrier varierar mellan Östersjöländer,

samtidigt som länderna har olika ekonomiska förutsättningar att förhålla sig till. Därför är det inte så konstigt att olika aktörer i Östersjöregionen är mer eller mindre ovilliga att genomföra diverse lösningar på havets miljöproblem.

Underliggande värderingskonflikter

En annan anledning till att Östersjöländerna ännu inte har lyckats lösa Östersjöproblemet är att de (Sverige inkluderat) tenderar att utgå ifrån olika *värdegrunder* eller *ideologier*. Detta föder oenighet om politikens yttersta syften, samt om vilka de grundläggande värdena är. Vilket samhälle är det bästa, och hur bör det uppnås? Vilket väger tyngst: Individernas och företagens frihet att bestämma över sina egna verksamheter utan en massa byråkrati, eller välmågan hos framtida generationer och ekosystemen?

Oenigheter kring sådana frågor yttrar sig i den politiska splittring som kan ses runtom i Europa (såväl som i den övriga världen). Vissa har en mer socialliberal inställning, andra är mer konservativ, medan några få för en uttalat grön politik.

Östersjöns miljöproblem är därmed i grunden en etisk fråga. Det har nämligen att göra med vad som har egenvärde, vilka vi har moraliska skyldigheter gentemot, vad som kännetecknar en rättvis fördelning, vilka som bär det moraliska ansvaret att agera, och så vidare.

Genom att betrakta Östersjöproblemet som ett etiskt problem kan vi bli bättre rustade för att lyckas enas om konkreta lösningar.

Alla vinner på att problemet löses

Vi behöver alltså ifrågasätta de värderingar som vi låter vårt samhällsbygge vila på. Frågan är bara om det ens är möjligt. Och vad skulle ett sådant ifrågasättande kunna leda till?

Att ge Östersjöproblemet en etisk dimension skulle kunna hjälpa oss att inse att *andra* politiska frågor i onödan har blockerat möjliga lösningar. Bara för att olika politiska partier står i polemik med varandra i frågor rörande exempelvis invandring, pensioner eller EU-medlemskap behöver de inte också stå i polemik med varandra i Östersjöfrågan.

Tack och lov är det nämligen ingen som *långsiktigt* har något att förlora på att Östersjöproblemet löses.

Det skulle gynna både fisken och det övriga marina livet i Östersjön, samtidigt

Olle Torpman är forskare i praktisk filosofi vid filosofiska institutionen, Stockholms universitet. Hans filosofiska intresse rör främst etiska frågor och hans huvudområde är miljöetik. Hans avhandling undersökte nyliberalismens implikationer i klimatfrågan. Han har också skrivit om att fatta beslut under moralisk osäkerhet, vilket är ett högst aktuellt ämne i dagens miljö- och klimatdebatt.



som det skulle upplevas som både estetiskt och rekreationsmässigt värdefullt för oss människor som lever kring Östersjön. När vi till och med avråds från att bada på grund av för mycket algblomning är det lätt att inse vår egen privata nytta av en frisk Östersjö. Dessutom skulle ett lösningsåtgärdsprogram för Östersjöproblemet på sikt gynna både fiskerier och turismnäringen, samt i förlängningen ge nya skatteintäkter.

Genom att diskutera samhällsbyggets värderingar skulle vi kunna hitta lösningar som gynnar alla!

Vi måste ifrågasätta våra värderingar

Att föra in etiken i debatten skulle också hjälpa oss att se klarare på Östersjöländernas respektive roll i och ansvar för Östersjöproblemet. Kanske skulle det hjälpa oss att inse att eftersom problemet har orsakats av oss människor kan det också åtgärdas om vi slutar med våra miljöskadliga aktiviteter. I grova drag handlar dessa aktiviteter om sådant som övergödning, utfiskning, för stor köttproduktion och för mycket nedskräpning.

Det är ingen överraskning att så länge vi inte förmår att sluta med dessa aktiviteter kommer vi att försvåra en lösning. Det är vår efterfrågan på framförallt billig mat (inte minst i form av de energiintensiva produkterna kött och fisk), samt vår konsumtionshets i övrigt, som har givit upphov till den situation vi i dag befinner oss i.

Hur bör vi leva våra liv?

I och med denna insikt hamnar vi återigen i en etisk fråga: Vilka personer vill vi vara och hur bör vi leva våra liv? Det innebär bland annat att vi på allvar måste ifrågasätta vad vi äter och hur vi konsumerar, samt hur varorna produceras och transporteras. Så länge vi ignorerar dessa grundläggande aspekter kommer vi att vara oeniga om lösningarna. Det betyder inte att vi måste nå hundraprocentig konsensus i alla de etiska frågorna. Men om vi inte ens diskuterar dem lär vi förbli i ovisshet om vilka politiska kompromisser som är möjliga att finna. ■



Ett krångligt sätt att ta sig till Kolskjulet

Del 1. Kapstaden - Ascension Island

Text och foto: Hans-Gunnar Överengen

Cykelturen från Södermalm till Kastellholmen har inte direkt underlättats av den miljardslukande vandaliseringen av Slussen. Det har dock under sommaren visat sig att det går att hitta en ännu krångligare resväg till Kolskjulet...

Efter den vanliga turen till Arlanda och en nästan 20 timmar lång flygresä med mellanlandning i Doha, vaknar jag ordentligt av det skarpa solskenet utanför terminalen på Kapstadens flygplats. Det mesta är sig likt sedan jag senast mönstrade på

här, för tolv år sedan, men vägarna har blivit bättre och taxiresan in till centrum går snabbt. Taffelberget är fortfarande det helt dominerande blickfånget och en ständig referenspunkt för alla som vistas i Kapstaden. Ett antal nya höghus, som verkar tävla om vilket som är det fulaste, försöker skymma sikten, men lyckas inte riktigt.

Europa väntar vid kaj

Hamnområdet kring Alfred Basin där flera av de gamla byggnaderna har gjorts om till hotell, restauranger och ett stort köpcentrum, lockar både turister och många av de fler än tre miljoner invånarna i Kapstaden. Samtidigt finns här ett levande varvsområde där flera stora fiskefartyg, fraktskutor och se-

gelfartyg samtidigt kan tas upp för reparationer och bottenmålning.

Ett före detta hamnmagasin, numera Victoria & Alfred Hotel, kommer att bli mitt hem de närmaste dagarna. Tiden går åt till långa promenader för att upptäcka staden, besök på sjöfartsmuseum och det gamla kastellet med sitt guvernörspalats. Här finns en imponerande samling med tavlor som skildrar Kapstadens roll som ett nav i sjöfarten mellan Europa och de tidigare portugisiska, holländska och brittiska kolonierna i Indien och Fjärran Östern.

Vid kaj 6 i Victoria Basin hittar jag baren *Europa*. På fartyget råder febril aktivitet och ett kreativt kaos. Proviant langas ombord. Galjonsfiguren "Europa och Tjuren"



Del 1. Kapstaden - Sankta Helena - Ascension Island i Sydatlanten.



ligger isärplockad och nymålad i däckshuset. Nere i kölsvinet pågår dragning av nya rör till svartvattentankarna. Barken har,

som vanligt, tillbringat hela den europeiska vintern med att göra fyra seglingar mellan Ushuaia i Argentina och den Antarktiska halvön. En femte seglats har, via Sydgeorgien och Tristan da Cunha, fört *Europa* till Kapstaden, där hon tagits upp på slip under tre veckor. Några dagars arbete återstår fortfarande innan vi kan ge oss ut på Atlanten.

Tillbaka efter sju år

Det har gått mer än sju år sedan min senaste segling som skeppsläkare på *Europa*. Den gången gick vi från Lunenburg i Kanada till Salvador i Brasilien. Ingen av dem som då arbetade ombord kommer att finnas med på färden mot Azorerna. Här finns ändå en del beröringspunkter med tidigare sjöäventyr. Vår kock Rensje och hennes medarbetare Gjalt seglade jag med i Norge redan i början av 80-talet, på hardangerjakten *Anna Kristina*. Gjalt var då bara sex år och har vuxit en del sen sist. Vår agent i Sydafrika, Glenn, har tidigare varit vår båtsman, och några i den avmönstrande besättningen är gamla bekanta. Det känns som att komma tillbaka till jobbet efter en riktigt lång semester. De enda riktigt stora förändringarna ombord är att det nu finns luftkonditionering i varje hytt och att duscharna fått nya avlopp, så att vattnet rinner undan oavsett vilken bog vi seglar på.

Under de närmaste dagarna kommer en ny besättning och våra gäster, "voyage crew", ombord. Vi är 46 personer från tolv olika länder, där de flesta inte känner någon av de andra. Barken *Europa* kommer nu att vara ett gemensamt hem för oss under mer än sju veckor.

Taffelberget försvinner akteröver

På kvällen den 16 maj börjar vår resa. Det är tjugo grader varmt. Rakt akterut, i sydost, ser vi under några timmar Taffelbergets karakteristiska profil. Mer än 1000 meter högt och två och en halv kilometer brett vakar det över Kapstaden, där fler och fler ljus tänds, samtidigt som det snabbt blir tropisk natt. Om babord har vi fortfarande en mörkt orange strimma av solljus. Redan utanför den yttersta hamnpiren får vi sällskap av ett stim delfiner som eskorterar oss ut mot Atlanten. När vi passerar Robben Island är det redan så mörkt att vi får säga farväl till dessa våra följeslagare och tacka för sällskapet.

Ett lågtryck som rör sig ut från Namibia ger oss växlande vindar under några dagar, men Benguelaströmmen hjälper oss stadigt mot nordnordväst. Efter mindre än en vecka har vi en stadig sydostpassad. Från 23 maj och tre veckor framåt seglar vi nästan hela tiden med upp till sex ledsegel satta, vilket ger ett par knop extra fart. Skejlsarna, som riggats ned i Antarktis, kommer också åter på plats. Vinden har en styrka på fyra till fem Beaufort och vår seglade sträcka kommer snabbt upp i mer än 140 M per dygn.



FAKTA BARK EUROPA

Namn/call sign:	Europa/PDZS
Hemmahamn:	Den Haag (Scheveningen), Nederländerna
Byggd:	1911, H.C. Stülcken & Sohn, Hamburg
Tidigare namn:	Elbe 4/Senator Brockes 1911-1994 (fyrskipp)
Material:	Stål
Tonnage:	303 brt
Loa:	55,10 meter
Längd:	45,40 meter
Bredd:	7,50 meter
Djupgående:	4,50 meter
Höjd:	33 meter
Segelyta:	1.020 m ² (med 6 ledsegel)
Maskin:	2 st Caterpillar 626 kW
Besättning:	16
Trainees:	48
Fartsområde:	Obegränsad fart
Hemsida:	www.barkeuropa.com

Dagarna är soliga och varma och det är få som är skadade eller sjuka.

"Knowing the ropes"

En förutsättning för att kunna segla med en fast besättning med 18 personer från Nederländerna, Australien, Frankrike, Irland, Kanada, Storbritannien, Sverige och Sydafrika är att vi har ett gemensamt arbetsspråk. Vi har dessutom gäster ombord från Danmark, Italien och Tyskland. All ordergivning och all undervisning ombord äger rum på engelska, men många av dem som seglat länge med *Europa* har också lärt sig en del holländska. De som inte är dagmän arbetar i ett tvåvaktssystem sex om sex och vår "voyage crew" går tre vakter. De får då mer ledig tid och får också arbeta tillsammans med alla i den fasta besättningen.

De första dagarna går åt till att lära sig riggen. Vi kan sätta 24 segel och därutöver sex ledsegel. Det tar ett tag för dem som är nya ombord att lära sig vilka rep som hör till de fler än 200 koffernaglarna. I allt väsentligt är *Europa* riggad som *Tre Kronor*. Den stora skillnaden är att briggsseglet har fått en egen mast och bytt namn till mesan. Det finns också fler rå- och stagsegel att hålla reda på. Den sammanlagda segelytan är på mer än 1000 m², vilket är mycket i förhållande till fartygets storlek.

Tre rutinerade sjöbefäl

I årets första Briggenblad skrev jag om den friska briggen *Aphrodite* och berättade då att jag försökt få tag i den förre ägaren Aent Kingma, men misslyckats. Det är därför en stor överraskning när jag inser att jag nu seglar med en av hans döttrar – Janke. Hon har vuxit upp på fartyg, varit med på



Jamestown ligger inklämd i en trång dalgång mellan Munden's Point och Ladder Hill.

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

Aphrodite varje år och gått utbildningen på Einkhuizen Zeevaart School, Europas enda sjöbefälsutbildning inriktad på segelfartyg. Janke Kingma har seglat som befälhavare på en rad mindre segelfartyg, bland andra märsssegelskonaren *Jacob Meindert*. Hon har också varit styrman på kryssningsfartyg i Antarktis. Efter ett par år som "first mate"



Överstyrman Penny Kealy.

gör hon nu sin första tur som kapten på *Europa*. överstyrman är Penny Kealy från Australien, som seglat i Stilla havet med *Anna Kristina* och arbetat 15 år på *Bounty* i Sydney, både som befäl och som trubadur. Andre styrman Finn Mansour seglar sedan åtta år med *Europa*, efter att

tidigare bland annat ha deltagit som riggare och sjöman i filminspelningen av "Master and Commander".

En kort första etapp

Ganska snart dras vår "voyage crew" också in i det löpande underhållet av fartyget. På *Europa* deltar de betalande passagerarna så mycket som möjligt i det mesta ombord, från segling till att skrapa, fernissa, tagla, splitsa eller att skala potatis. De undervisas också i navigation och för sin egen loggbok, parallell med fartygets.

Det känns som att *Europa* redan har en ganska rutinerad besättning ombord när en av våra utkikar, tidigt på morgonen den 29 maj, rapporterar att vi har Sankta Helena tio grader om babord. Det har gått mindre än två veckor sedan vi lämnade Kapstaden. Vi går öster om ön utanför Saddle Point och



Vi går öster om Sankta Helena utanför Saddle Point och berget The Barn.

berget The Barn. Avlagringar från tidigare vulkanutbrotts lavaströmmar syns tydligt när vi närmar oss kusten, som är karg och ogästvänlig. Det är svårt att föreställa sig den grönska som präglar de inre delarna av ön.

Vi håller väl ut från Sugar Loaf Point för att komma till anvisad ankarplats i James Bay, norr om öns enda stad – Jamestown. Trots att vi ligger en bra bit från landningsplatsen ser vi kyrkan och en klunga med gamla hus, målade i olika färger, inklämda i en trång och brant dalgång, mellan riktmärkena Munden's Point och Ladder Hill. Den pir för fraktfartyg, som nyligen byggts någon kilometer österut, kan inte användas av små fartyg som *Europa*, på grund av dyningar med stora svallvågor. Vi ankrar på redan flera hundra meter ut från en liten landstigningskaj. Närmare stranden ligger lokala fiskebåtar och någon enstaka seglare har också hittat hit.

En vulkanö (nästan) utan turister

Sankta Helena är en vulkanö på 121 km², något större än Färö. På många världskaror saknas ön helt och hållet. Sankta Helena ligger cirka 300 mil öster om Brasilien och 200 mil väster om Angola. Naturen är dramatiskt kuperad med djupa raviner och dalgångar mellan bergstoppar på mer än 800 meter. Det har dock inte varit någon vulkanisk aktivitet de senaste åtta miljonerna åren, så växt- och djurliv har fått utvecklas i fred, ända tills ön upptäcktes och namngavs av portugiser i början av 1500-talet. Senare gjorde såväl briter som holländare anspråk på territoriet. Med européerna kom getter, råttor, samt andra djur och växter som snabbt konkurrerade ut endemiska arter, som i många fall utrotades helt.

Det engelska ostindiska kompaniet till-satte en guvernör 1659. Denne drev ön som en del av sin affärsverksamhet. Det var först 1834 som Sankta Helena fick status som brittisk koloni. Ön har varit inblandad både i boerkriget, andra världskriget och mycket annat, men det är ändå den korta perioden 1815 till 1821, då Napoleon hölls i fångenskap här, som Sankta Helena alltid kommer att förknippas med.

Napoleons fångenskap och död

Efter slaget vid Leipzig i april 1814 tvingades Napoleon Bonaparte att abdikera som fransk kejsare. Han skickades i exil till den

lilla medelhavsön Elba, men återvände till Frankrike redan i mars 1815, ombord på briggen *Inconstante* (mer om den historien i senare Briggenblad!). Efter de välkända 100 dagarna besegrades han slutgiltigt i slaget vid Waterloo. I oktober 1815 debarkerade Napoleon, i Jamestown, från det engelska fartyget *HMS Northumberland*. Från och med nu skulle han

slutförvaras på Sankta Helena. Garnisonen förstärktes med 1500 personer och flera fartyg patrullerade farvattnen runt ön. Napoleon tillbringade större delen av sina återstående år i huset Longwood, långt från kusten, med steketa somrar och kalla fuktiga vintrar. Hans hälsa försämrades gradvis och 1821 avled han. Det som återstod av kroppen förvarades i fyra kistor, men skrapades ihop redan 1840 och flyttades till Paris. Där ligger Napoleon nu begravd i Hôtel des Invalides. Longwood ägs och förvaltas idag av franska staten och kan besökas av det fåtal turister som lyckas ta sig till Sankta Helena.

Jacob's Ladder

– en 699 steg lång utmaning

Förra gången jag besökte Jamestown räckte tiden bara till en kort tur till Sankta Helenas sjukhus, för att höra om de kunde fylla våra syrgastuber. Nu finns det utrymme för besök både i affärer, bank, apotek, museum, bibliotek och stadsarkiv. Speciellt intressant är det material som finns om briggar och andra

Brigg på frimärken från Sankta Helena

Frimärket från 1969 visar briggen *Perseverance*, det första fartyg som ingick i en regelbunden postgång mellan England och Sankta Helena. År 1819 inledde hon seglingar som innebar hämtning och lämning av post fyra gånger om året. År 1857 började postfartygen komma



varje månad, bland annat med barken *Dane*, som också hade en ångmaskin på 60 hästkrafter, för att slippa fastna i "the doldrums". Posten levererades sjövägen fram till i februari i år, när det kombinerade frakt- och passagerarfartyget RMS *St Helena* gjorde sin sista tur till ön.

Den nybyggda Saint Helena Airport tar nu emot ett flyg i veckan från Johannesburg och ett i månaden från Ascension Island. Det är fortfarande svårt att besöka Sankta Helena och det tar mer än en månad innan ett brev postat i Jamestown når Stockholm.



Jacob's ladder har 699 böga steg.

segelfartyg som ankrat upp på Jamestowns redd. En perfekt tillagad tonfiskstek på det enkla matstället Anne's Place, i grönlummiga och skuggiga Castle Gardens, blir ett behagligt avbrott i stadsvandringen. Samtliga övriga gäster visar sig vara medseglare från *Europa*. I trädgården utanför restaurangens veranda ligger en sten med en inskription som påminner om att Joshua Slocum besökt Jamestown 1898, då han ensam seglade jorden runt med yawlen *Spray*. Precis som vi valde han att segla från Kapstaden och fortsatte sedan mot Ascension Island.

Alla som varit i Jamestown får frågan om de klättrat upp för "Jacob's ladder", en brant konstruktion av lavasten och cement. Trappan byggdes 1829, som en väg upp till en militärposter. Vid dess sidor fanns ramper, där vagnar kunde dras upp för att transportera allt från hästdynga till ammunition. Idag är det en närmast obligatorisk utmaning att ta sig upp för de 699 stegen så fort som möjligt. Rekordet ligger på strax över fem minuter. Det lyckades jag inte slå ... Belöningen efter det mödosamma klättrandet är en svalkande vind och den hisnande vackra utsikten från Ladder Hill Fort. En annan är alla öbors bemötande. På den slingrande vägen tillbaka ner till staden vinkar varenda bilförare, på väg upp för den branta backen, som om de känt mig hela livet.

Goda historier får tiden att gå

På kvällen hamnar jag i lobbyn på the Consulate Hotel tillsammans med några gäster, ett belgiskt par, en fransyska, hotellets ägare och Glen, *Europas* i särklass mest excentriska passagerare. Rummet vi sitter i speglar hotellets månghundraåriga bakgrund. Det är fullt med bilder och föremål med anknytning till Napoleon och öns övriga händelser. Medan det tropiska nattmörkret snabbt omsluter Jamestown berättar vi historier för var-

andra och tiden bara försvinner. Det känns som att ha hamnat i en roman av Graham Greene. Med ledning av de få gatlyktorna går jag sedan ner till kajen och firar mig, med hjälp av sjögräshala rep, ned i nattens sista båt tillbaka hem till *Europa*. Morgonen därpå lämnar vi med vemod Sankta Helena. Det känns som att det finns så mycket kvar att se och göra. Om jag någon gång får möjlighet att återvända och stanna längre, vet jag redan nu vilket hotell jag kommer att bo på.

Sankta Helena krymper långsamt akterut, men vi ser redan fram emot nästa anhalt på vår resa. Ascension Island ligger bara drygt 500 distansminuter åt nordväst och vi kan fortfarande räkna med fördevind i form av en stadig sydostpassad.

Hur mycket plast finns det i världshaven?

Redan innan *Europa* började med sina årliga seglatser till den Antarktiska halvön, började hon lämna regelbundna meteorologiska rapporter till KNMI, den nederländska motsvarigheten till SMHI. Vid varje vakt rapporteras luftfuktighet och tryck, vindstyrka och hastighet, molnbild, luft och vattentemperatur. Observationsdata kommer också från flera andra holländska fartyg. Segelfartygens rapportering är speciellt intressant, eftersom de ofta befinner sig i områden som ligger utanför fraktfartygens trader.

Under senare år har fler och fler forskare insett *Europas* potential som plattform för olika forskningsprojekt. Ett år släpptes ett stort antal bojar med radiosändare ut för att mäta havsströmmar. Olika marinbiologiska studier genomförs regelbundet.

I år har vi ombord två doktorander från universitetet i Wageningen. Lise Alkema har tagit initiativ till vattenprovtagning för att försöka finna ursprungskällor till de plastföroreningar som finns nästan överallt i världshaven. Hennes kollega, Jeremy Sterling, har en bakgrund inom oceanografi och har arbetat flera år på seismikfartyg. Från Universitetet i Bangor kommer marinbiologistudenten Jess Fox, som kommer att undersöka artförekomst relaterat till vattnets salthalt. Besättningen blir snabbt indragen i att hjälpa till med att regelbundet sjösätta den mantatrål som används för provtagningen. Forskningsfynden redovisas fortlöpande i föreläsningar i däckshuset.



När forskarna Jess Fox och Lise Alkema föreläser är däckshuset fullsatt.



Trålningen efter plastavfall i havet visade skrämmande mängder.



Alltid lika spännande att sjösätta mantatrålen.

Resultaten är skrämmande. Av ett femtiotal trålningar som utförs mellan Kapstaden och Stavanger är det bara tre som inte innehåller något plastavfall synligt för blotta ögat! Alla ombord blir djupt berörda av insikten om att det som ser ut som ett helt orört hav, mer och mer förvandlas till en flytande soptipp.

Cigarrhajens offer

Europa är ett flytande universitet. Varje resa innebär nya kunskaper. Vi har inte tillgång till nätet, men de frågor som inte skeppsbiblioteket har information om finns det ofta någon ombord som har svaret på. Att utkiken får syn på en val är ingen märkvärdighet, men den vikval vi såg den 3 juni kommer vi knappast att glömma. Mitt på ryggen syns en cirkelrund utstansad urgröppning. Efter diskussioner och bläddrande i alla böcker om valar förstår vi att det måste röra sig om ett angrepp av en "cookiecutter shark". Cigarrhajen är bara en halvmeter lång. Den simmar med full fart vinkelrätt mot sina offer, med öppen mun. En vridrörelse gör att hud och späck lossnar från valen. Kraften är ofta så stor att hajen förlorar alla sina tänder. De sväljs ner med bytet, men sedan dröjer det inte länge innan de vuxit ut igen och hajen kan välja ut sitt nästa offer.

Efter en kort segling på fyra och ett halvt dygn angör vi Ascension Island i gryningen. På morgonen seglar vi längs den karga västkusten upp till Clarence Bay. Vi anvisas en ankarplats ganska långt från Georgetown, nära amerikanska marinens fraktfartyg USS *Norfolk* som lossar sin last till tre motorpråmar som går i skytteltrafik in till en betongkaj, där containrarna lyfts i land.

"...this heap of cinders and lava rock..."

Joshua Slocum skildring av Ascension Island, som en "...hög med aska och lava-sten..." är fortfarande en bra beskrivning av en av de märkligaste öarna i Sydatlanten. Med sin yta på 88 km² är den något mindre än Gräsö i Roslagen. Ön har, i likhet med Sankta Helena och Azorerna, aldrig haft några urinvånare. Trots att Ascension upptäcktes av portugiserna redan 1501 finns det än idag ingen fast befolkning. Alla på ön är anställda av, eller har kontrakt med, myndigheter i Storbritannien



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

eller USA. Ingen tilläts äga mark eller bostad. Ingen får stanna kvar på ön efter att de har gått i pension – inte ens om de är födda på ön och alltid har bott där. Ungdomar som inte hittar arbete tvingas lämna Ascension då de fyllt 18 år. Här finns ett tusental personer. Många av dem är gästarbetare från Sankta Helena. Det är också dit den enda reguljära flygförbindelsen går – en gång i månaden.

Under segelfartygens tid kom skepp hit för att lämna och hämta post¹⁾, fylla på sina färskvattenförråd och för att skaffa färskt kött. Stora havssköldpaddor blev en exportvara. De kunde förvaras levande ombord, med minimal tillsyn, tills de behövdes som proviant. Georgetown hade en garnison under den tid Napoleon var fånge på Sankta Helena.

Sedan dess har staden och ön levt upp i samband med olika konflikter. Under andra

världskriget byggdes flygfältet, som då hade världens längsta landningsbana. Den användes intensivt under Falklandskriget, då tusentals brittiska soldater passerade ön. Nu är flygplatsen stängd för tyngre flygtrafik, åtminstone fram till 2020.

Ingen turism kvar

Det lilla som fanns av turism har helt försvunnit. Hotellet är stängt. Enstaka yachter ankrar fortfarande upp i Clarence Bay, men det är ofta svårt att ta sig iland, på grund av "rollers", kraftfulla vågor som ökar i höjd nära landningsplatsen. Det är inte tillåtet att ge sig ut i naturen för att utforska ön på egen hand. Ett par hajattacker 2017 har lett till badförbud på hela ön. Det här kanske låter avskräckande, men Ascension är en ö som verkligen är värd att tillbringa en längre tid på – för den som råkar ha vägarna förbi.

Landkrabbornas upp-och-nedvända värld

Tidigt på morgonen 6 juni knölar ett tjugotal av Europas besättning in oss i fyra vita Land Rover Defenders, märkta "Ascension Island Conservation Department". Vi ser de gamla sköldpaddsdammarna, kaniner och vildäsor, och skumpar sedan iväg ut i det röda ökenlandskapet till sottärnekolonin vid Wideawake Airfield. Det är uppkallat efter det lokala namnet på fåglarna som håller alla i närheten vakna dygnet runt. Enligt Wikipedia är sottärnans läte "ett högt och genomträngande "kvaark" som också beskrivs som "ker-vacki-vack". Det stämmer säkert för en "sooty tern", men det vi får höra är mer ett vrål från hundratals tärnor, som unisont uttrycker sitt missnöje med vår närvaro.

Guiden Andy Richardson är inte bara Senior Marine Fisheries Scientist utan också en man som kör sin Land Rover med en brutal beslutsamhet. När han plötsligt tvärbromsar efter en hårnålskurva, på vägen upp mot Green Mountain och Breakneck Valley, tar det ett tag innan vi lyckas reda ut vilka kroppsdelar som hör till vem, så att vi kan lirka oss ur jeepen. Anledningen till inbromsningen är en stor landkrabba, som visar sig vara på familjeutflykt. Krabborna håller sig helst uppe på berget där det är svalt och fuktigt, men honorna tar sig ner till havet en gång om året för att lägga sina ägg.

Omvänd trädgräns

I svenska fjällen avtar vegetationen ju högre upp man klättrar. På Ascension är det precis tvärtom. De stekheta klipporna och grushö-

garna vid kusten går på högre höjd gradvis över i behagligt sval och fuktig molnskog. När de första sjöfararna kom till ön var den nästan helt kal. Det är tre personers förtjänst (eller skuld) att delar av öns ekosystem helt förändrats. Naturforskarna John Lindley, Charles Darwin och Joseph Hooker tog initiativet till skogsplanteringen, för att skapa förutsättningar för insamling av dricksvatten. Över 200 arter av träd och växter, från olika delar av världen, skeppades hit från Kew Gardens i London. De bildar nu en helt unik biotop. Samtidigt har många tidigare endemiska växter nästan helt försvunnit. Vid den tidigare bondgården, senare sjukhuset, "Red Lion", finns växthus som används för att odla en del av de hotade arterna, som nu återplanteras på andra delar av ön.

Dagens utflykt avslutas på öns lilla museum, där vi får höra ännu mer om aktuell naturforskning. Här finns också information om andra aspekter av ön, som påverkar oss alla på olika sätt. På Ascension har både NASA²⁾ och ESA³⁾ utrustning för övervakning av satelliter och andra rymdfarkoster. GPS (Global Positioning System) används inte enbart av fartyg och flyget. Det är också nödvändigt för att våra mobiltelefoner ska fungera och har en rad andra funktioner. Förutom ett trettiotal satelliter möjliggörs också GPS positionsbestämningar av landbaserade sändare och mottagare vid Cape Canaveral, Kwajalein Island, Diego Garcia och här på Ascension Island.

Fullproppade med information återvänder vi till *Europa*, där vi efter under kvällen ska påbörja långseglingen mot Azorerna. Vi



är vana att ha sällskap när vi ger oss av, men kvällens föreställning är den bästa hittills. På styrbordssidan följs vi av en rad delfiner som ibland blixtnabbt ändrar sin kurs för att fånga flygfiskar, som flyr i panik. Flera av de senare hamnar uppe på däck, där de snabbt får hjälp av oss att återvända till det nu kolsvarta havet. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

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

Fortsättning på historien om den långa vägen till Kolskjulet följer i nästa nummer av Briggenbladet

Fotnoter:

1. Brev och paket lades i ett litet skjul, vid en väl synlig klippa. Nästa fartyg som passerade och skulle åt samma håll som adressen på försändelsen tog den med sig, (samma system som PostNord ibland trycks tillämpa än idag).
2. NASA = National Aeronautics and Space Administration
3. ESA = European Space Agency

Briggar på frimärken från Ascension Island

Briggarna HMS *Zenobia* och HMS *Peruvian* annekterade Ascension Island för Storbritanniens räkning 1812. Ön fick status som "stone frigate" och fick namnet HMS *Ascension*. Ön betraktades, juridiskt sett, som ett uppankrat örlogsfartyg. Dessa briggar som ju hade en avgörande betydelse för öns historia, hedrades (?) med att utgöra frimärksmotiv år 1975. Utgivandet tycks dock inte ha före-



gåtts av några mer ingående studier, eftersom de avbildades som tremastade fartyg – fregatter!

År 1986 kom frimärken där briggar avbildades mer korrekt. HMS *Daring*, HMS *Saracen* och HMS *Sealark*, alla från 1800-talet.

Saracen var under några år aktiv i engelsmännens kampanj mot spansk, portugisisk och amerikansk slavhandel, där ön Ascension

spelade en viktig roll som brittisk örlogsbas. *Daring* och *Sealarks* kopplingar till ön ter sig mer oklara, men det är alltid trevligt när frimärken pryds av briggar.



Mats Andersson har just försett Tengil med ett upphiggande skrovsmål, vilket skulle ge konsekvenser.

Fripassageraren Tengil - eller Sven (Dufva)

Besättningen på briggen fick en objuden gäst ombord, mitt ute till havs! När vi lade till utanför Marinmuseum hoppade duvan, som nu kallas Tengil, av 4-8 vekten även kallad Sven, av briggen. Ringmärkt och sällskaplig promenerar den nu på bryggan utanför museet i Karlskrona.

Intendent Diana Kaliff, ombord på *Tre Kronor*, beskriver här med hjälp av anteckningar (position var fågeln kom ombord) från skeppsläkare Hans-Gunnar Överengen:

”Natten mellan den 12 och 13 augusti kom duvan ombord på öppet hav rakt norr om Stralsund, strax väster om Rügens norra spets på tyska kusten. När den kom ombord i ruggigt väder var den tilltufsad och utmatad. Vi tyckte synd om den där den satt ihopkurad och uppburad på skeppsbåtkanten i aktern. Den fick därför vatten och gårdagens nybakade bröd och senare på dagen även olika frön. Med ny energi började vår extragäst därefter fara runt på fartyget och bokstavligen talat skita ner överallt. Besättningen turades om att skura rent och när vi närmade oss land utanför Karlskrona hoppades vi att duvan skulle ge sig av. Efter lite uppmuntring flög fågeln iväg i en stor cirkel och landade sedermera på däckshustaket igen och vi drog en stor suck. Ännu en natt till kaj stannade Tengil och på morgonen innan avgång till Kalmar var vi rädda att duvan blivit skadad under natten av ett gäng kajor som närmade sig på kvällen. Duvan hade istället flyttat upp på Marinmuseums tak och kom tillbaka på morgonen. Vi hade tidigare sökt på de nummer och bokstäver som fanns på fågelns ringmärkningar och försökt kontakta ägarna utan resultat. Den var från Danmark och Brevduveförbundet kontaktades. De gav oss rådet att lämna vatten och frön på kajen för att fågeln inte skulle följa med oss på seglingen till Kalmar och vidare till Stockholm.

När vi seglade från kaj satt Tengil kvar på museitaket och verkar ha stannat där sedan dess. Enligt Brevduveförbundet flyger duvorna hem när de känner sig starka nog.”

Om Tengils, eller Svens, vidare öden i det nya hemlandet förtäljer inte historien. ■



Möt Josefin Sollander, föreningens nya ordförande

Till vardags arbetar hon med sponsring och fundraising på Skansen. Hon är scout sedan barnsben, har två barn i tonåren och en brädseglande make.

Hur bittade du till Briggen, Josefin?

– Jag jobbade på SEB med sponsring och event och fick kontakt med dåvarande vd:n för bolaget. Efter många turor fick vi till ett treårigt sponsravtal, där briggen skulle verka som ett slags kommunikativ symbol för bankens insatser för bland annat Östersjöns miljö. Till exempel besökte briggen, med miljöutställningen ombord, de hamnar i de baltiska länderna där SEB:s filialer fanns.

– Vi hade också med en organisation som heter Mentor, som stod för den sociala delen, att engagera ungdomar för miljöfrågor och segling - och att lära sig ledarskap genom det.

– Efter några år lämnade jag SEB och startade eget, och då blev jag kontaktad av Korhan Koman, som satt i valberedningen

för föreningen. Så kom jag med i styrelsen som ledamot, och nu har jag varit sekreterare i några år, säger Josefin.

Ibland känner Josefin att hon kan för lite om segelfartyg och historien bakom briggen, men å andra sidan hoppas hon kunna använda sin kreativitet till att hitta nya vägar för att få fram pengar från olika stiftelser och fonder.

– Jag har i alla fall seglat som intendent ombord i ett helt dygn, det var lärorikt! Men jag är urdålig på alla tampar och rep och vad allt heter ombord - jag får smygga ner i fartyget nån gång med Handboken i högsta hugg och smygtråna, säger Josefin.

Som ordförande vill hon gärna spinna vidare på de frågor som förre ordföranden Rolf Wigström brann för; att förstärka och förnyga föreningens frivilliga krafter.

– Jag vill absolut inte förringa någon - det görs fantastiska insatser av våra volontärgrupper! Men vi behöver bli ännu fler, och vi vill hitta nya vägar för att ta hand om och engagera våra yngre medlemmar i vår verksamhet.

– En annan viktig sak för mig att att få till ett riktigt trivsamt och bra mötesrum i vår riggverkstad, så att vi kan använda den lokalen för kurser, föreläsningar och många andra trevliga möten framöver som också kan ge intäkter till föreningen och fartyget, säger Josefin. ■

JOSEFIN "JOSSAN" SOLLANDER

Familj: Siri, 16, gymnasist, Simon, 12, maken Calle, passionerad vindsurfare

Bor: Norra Ångby

Båt: Liten motorbåt för dagsturer, trissjolle (under renovering), en SUP-bräda (Jossans) samt massor av vindsurfingbrädor (makens)

Läser just nu: All the pretty horses av Cormac McCarthy

Motto: Ärlighet

Bästa seglingsoplevelse: Ombord på briggen, Stockholm - Klaipeda, med SEB-kunder och elever i Mentor-programmet. Kocken John hade lagat en underbar laxpudding med skirat smör, vi satt på fördäck och slevade i oss den. Himlen var klarblå, vågorna var fem meter höga och det blåste runt tio meter. Det var sjukt coolt!

/KERSTIN OTTERSTÅL

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

Besättningen håller sig vältränad

För att man ska veta hur man ska agera i nödlägen måste man träna innan det händer. Därför övar besättningen nödsituationer cirka en gång i månaden. I augusti, under seglingen mellan Rostock och Karlskrona, var vi plötsligt med om en stor kollision i ett fiktivt scenario.

Följ med på en spännande genomgång av övningen och se hur besättningen agerar i händelse av nödsituation.

Först hörs bara ett stort brak och hela fartyget skakar till. Sedan blir allt för ett ögonblick dödyst innan larmet börjar ringa om samling på däck. *Tre Kronor* har kolliderat med ett stort fartyg, det är möjligt att hon tar in vatten, klyvarbommen är knäckt och en person har ramlat ner från riggen och kan vara allvarligt skadad.

Detta var scenariot för övningen som hölls utanför Bornholm i mitten på augusti.

Snabbt och effektivt

Nu måste mycket ske samtidigt. Intendent Diana ansvarar för att samla jungmän, elever och passagerare kring skylighet midskepps och räkna in alla för att se om någon saknas. Som tur är verkar alla vara på plats, men en av eleverna är skadad och skriker i högan sky och klagar över smärta från hjärtat.

Samtidigt på akterdäck, där den fasta besättningen har samlats, börjar befälhavare Korhan dela ut uppgifter för att försöka få koll på läget för att förstå vad som har hänt. Båtsman Martin blir utrustad med hand-VHF och skickad ner i fartyget för att genomöka det och se efter om vi tar in vatten. Styrman Jonas sköter radiokommunikation med land och fartyget vi har kolliderat med. Matros Johan får ansvar för att bärga alla segel, så att vi lättare kan manövrera *Tre Kronor*. Alla försvinner iväg på sina olika uppdrag, för att hela tiden rapportera tillbaka till befälhavaren när en uppgift är utförd och när man har fått någon ny information om situationen vi befinner oss i.

Matros svårt skadad

Plötsligt upptäcker man att matros Amanda är borta. Hon hittas på fördäck, under fockrået, troligtvis allvarligt skadad. Hon andas stötvis och snabbt och har snabb, svag puls. Jungman Per, som är den som hittar Amanda, larmar direkt bak till akterdäck där sjukvårdsansvarig styrman Catrin finns. Catrin kommer omedelbart fram på fördäck och tillsammans hjälps man åt med att för-

söka överblicka skadorna och avgöra hur allvarligt läget är.

Båtsman Martin kommer tillbaka och rapporterar att vi inte verkar ta in något vatten och att de skador som har uppkommit på fartyget främst är i form av den avbrutna klyvarbommen. Samtidigt har matros Johan, med hjälp av jungmännen, bärgat alla seglen och vi kan nu manövrera fartyget igen.

Räddning med helikopter

Eleven som skriker och gapar om att hen har ont i hjärtat bedöms inte allvarligt skadad, utan har troligtvis bara fått en spricka i ett revben, och får sitta under en filt och blir lugnad av jungman Mats.

Samtidigt tas kontakt med Radio Medical i land för att få hjälp med att bedöma skadorna på matros Amanda som har ramlat från riggen. Då det är svårt att få kontakt med henne och hennes kropp verkar vara på väg in i chock blir det bestämt att hon ska bli hämtad med helikopter och för transport till närmsta sjukhus i land. Helikoptern får vinscha upp henne från akterdäck och ombord börjar alla förbereda för att kunna genomföra detta. Man hämtar baren och hjälps åt att bära Amanda från fördäck till akterdäck, där helikoptern har lättast att komma till. Samtidigt måste man brassa för att försöka få undan riggen så att den inte är i vägen för helikoptern när den närmar sig.

Slutet gott...

Efter några få minuter kommer helikoptern, vinschar upp Amanda som får komma till sjukhus och blir väl omhändertagen och överlever utan några svåra skador. Fartyget får söka nödhamn på Bornholm där man får gå på varv för att reparera klyvarbommen. Eleven med det brutna revbenet får

träffa en doktor. Och allt slutar lyckligt i denna övning!

Efter en sådan här övning har man alltid en debriefing där man går igenom vad som hände, hur man agerade och vad man kunde gjort annorlunda. Slutsatsen efter den här övningen var att allt gick bra, alla agerade exemplariskt, men att det är skönt att öva emellanåt så att man är säker på att man vet hur man ska agera, ifall, ifall något händer. ■

/AMANDA HÖGDÉN

- som inte fick åka helikopter på riktigt!



Matros Amanda bittas på fördäck, troligen allvarligt skadad.



Omhändertagande och bedömning på skadeplatsen.



Flyttad till akterdäck i fartygets bår, helikopter på väg.



Besättningen samlad för debriefing efter övningen.

FOTON: HANS-GUNNAR ÖVERENG
RADIO MEDICAL I ÖVNINGEN