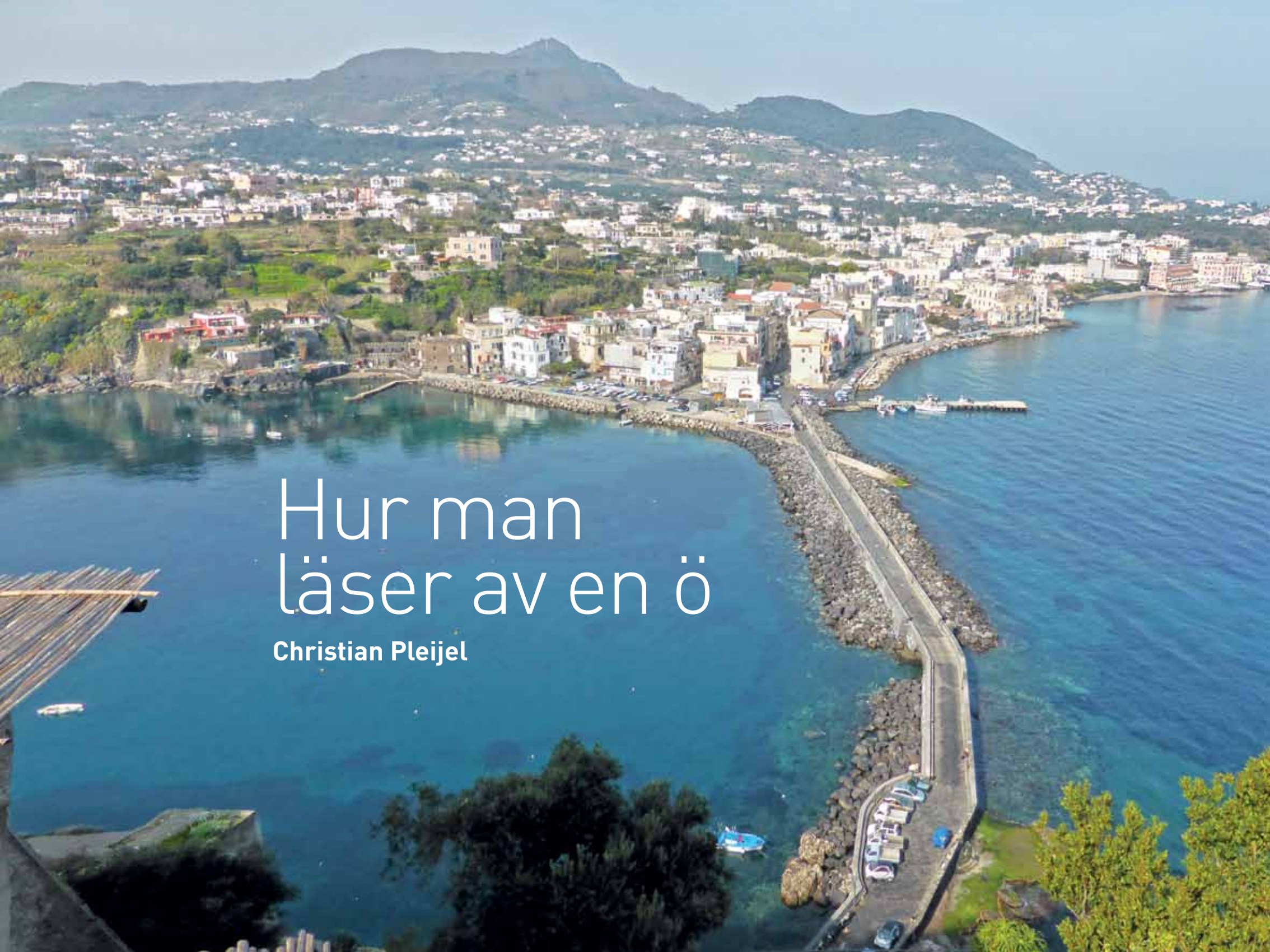




Hur man läser av en ö

Christian Pleijel

Hur man läser av en ö

Christian Pleijel

Copyright Christian Pleijel

ISBN 978-952-93-4583-0

Form: April Kommunikation

Tryck: FRAM

Foto, kartor och illustrationer där inte annat anges:

Christian Pleijel

Förord	5
Inledning	7
○ Kapitel 1 Med den vita hatten på	8
● Kapitel 2 Med den gula hatten på	30
● Kapitel 3 Med den svarta hatten på	70
● Kapitel 4 Med den röda hatten på	96
● Kapitel 5 Med den gröna hatten på	122
● Kapitel 6 Med den blå hatten på	146



Fyren på Lismore, Inre Hebriderna i Skottland.

Förord

In my frequent lectures and presentations on the life and economic survival of small island societies, I usually emphasise the particularities of the economies of scope. Where economies of scale and specialization cannot be practised, small island inhabitants deploy what have been called “economies of scope”, which means that islanders develop and make clever and skilful use of a repertoire of diverse skills and competences, which they go about using successively and/or simultaneously. The metaphor used to explain this behaviour refers to hats. All seasoned and culturally acclimatised islanders develop a sophisticated wardrobe that contains many hats: this equates to a generous supply of social capital. Then, they entrepreneurially choose, or are forced to adopt, one or more particular hats from their wardrobe to survive, or exploit an opportunity as and when it arises, as long as it may last, and for as long as it is practical and/or profitable to do so.

Small island inhabitants connect with each other over and over again by means of the multiplicities of hats they use; each hat becomes associated with a particular socio-cultural, political or economic role; and in this way relationships between the same two persons become complex, multi-layered, thus difficult to disentangle. Where a mainlander sees many role conflicts, an islander sees a rich and peopled network conducive to livelihood and likely prosperity.

I must admit to a similarly intricate relationship with Christian Pleijel. Let me count some of the ways in which we have shared in each other's lives (I will probably forget and omit a few, to my embarrassment, and I apologise upfront for this.) We have broken bread together on both his island (Kökar) and mine (Malta); we have contributed to each other's intellectual and professional development; we

have co-authored an article in a peer-reviewed journal; we have discussed small island economic development while exploring the landscape of Kökar, as well as on one of the two and a half hour ferry crossings that are very much part of Christian's, and small island, life.

Now Christian surprises me – and shows me another aspect of his rich wardrobe of hats – with a new and creative approach to the use of hats and islands. He resorts to the ‘six thinking hats’ methodology developed by my Maltese co-national Edward de Bono and uses this to good effect to unpack and come to better terms with the nature and challenges of island living.

Of course, (small) island living presents a challenge – but especially so to mainlanders trying to figure out how these islanders manage the isolation, the lack of choices on the shelves at the only grocery store, the stoic waits for the next ferry service, the logistics and costs involved for visiting the only available skin specialist within a day's travel time... Islanders may remind themselves that the difficulties also come with some real rewards: tighter communities (for better or for worse); safer neighbourhoods, and a particular island pace of social life.

Not everyone buys into the small island way of life. Particularly in Europe, where all of the 2,455 inhabited islands except four (mainland Malta, mainland Ireland, mainland Britain, and Cyprus) belong to a larger, mainland state. Islanders can (if they afford) choose to ditch their island and settle elsewhere within the mainland. And some do, leading to a depopulation of various islands and a skewed demographic in others, left to survive in the absence of young families and children. As they leave, their place (literally)

may be taken by the romantic urbanites, who have had enough of the rat race in the traffic-snarled cities, and believe it is high time for them to reap some quality of life – where else but on an island, on a full-time or part-time basis? No wonder that the ‘settler versus native’ tension is the deepest bone of contention, and yet a seat of such rich diversity, in contemporary island life.

This reader-friendly text speaks of islands as little big places, always larger than what they may seem. Thank you and well done, Christian, for offering us this little big book. Here is a series of autobiographic, assorted cameos and reflections – factual, emotional, experiential, critical, celebratory, pejorative – that will appeal to those who love small islands, equally resonate with those who reject them, inform those who govern them, and otherwise interest the many others who would at least visit or live on islands when they can – does that not sum up everybody?

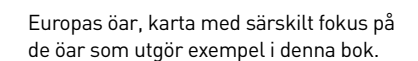
Godfrey Baldacchino
Professor of Sociology, University of Malta, Malta

Island Studies Teaching Fellow, University of Prince Edward Island, Canada

Visiting Professor of Island Tourism, University of Corsica
Pascal Paoli, France

Executive Editor, *Island Studies Journal*

President, International Small Islands Studies Association (ISISA)



Inledning

Den här boken handlar om Europas små öar, de människor som bor där, deras liv, glädjeämnen, färjor, barn och jobb: öar som samhällen.

Jag försöker läsa av öar, begripa hur de fungerar som system, som samhällen. Jag använder *sex tänkarhattar*¹, en metod utvecklad av Edward de Bono för att effektivisera vårt tänkande. "Put on your thinking hat" säger engelsmännen men de Bono menar att det inte är en utan sex hattar vilka inbjuder till parallellt tänkande, inte argumentation. Hattarna är ett rollspel som skiljer ego från åsikt – det är inte mina hattar, jag bara lånar dem ett tag för att se på öar ur olika vinklar, för att få perspektiv.

För femton år sedan gick jag en kurs för Edward de Bono i Serious Creativity och lärde mig då använda hattarna. Jag har dem ofta på mig och har alltid stor nytta av dem som verktyg för att tänka själv och som en metod för att ha en meningsfull dialog med andra. Hattarna ger tid för kreativt tänkande, de gör det möjligt att be en del människor vara kreativa för en stund och de hindrar andra människor från att fastna i ett förhållningssätt. Hattarna låter oss se på olika aspekter av en företeelse och tillåter oss att också uttrycka vår intuition och magkänsla i allvarliga sammanhang.

Nu använder jag dem som struktur i min bok, där vart och ett av de sex kapitlen är skrivet med en av hattarna på:

- Kapitel 1 Vit hatt: fakta och siffror om Europas öar. Neutralt och objektivt.
- Kapitel 2 Gul hatt: positivt tänkande. Goda exempel, förebilder. Optimism.
- Kapitel 3 Svart hatt: kritiskt omdöme. Vilka risker står öarna inför? Pessimism, försiktighet.

- Kapitel 4 Röd hatt: känslor som vrede, hat och kärlek. Här får aningar, intuition och värderingar ta plats.
- Kapitel 5 Grön hatt: kreativitet. Nya idéer, nya koncept, nya, oprövade sätt att lösa gamla problem.
- Kapitel 6 Blå hatt: agenda, kontroll över processen, fokus. Ordförandes hatt. Vad det hela ska leda till. Sammanfattningar, slutsatser och beslut.

Hattarna är min arbetsprocess vilket jag försöker visualisera i den karta som följer med boken som en bilaga.

Jag bor på en liten ö, jag är engagerad i ö-frågor, jag arbetar som konsult och behöver en bred, vidsynt, ämnesövergripande syn på ö-samhällen. Jag leder på distans en universitetskurs i regional planering, med särskilt fokus på små öar. Mitt arbete låter mig påverka, ge stöd till och ibland göra verklighet av de tankar som du finner i boken.

En del av intäkterna från boken går till en fond som förvaltas av ESIN (European Small Islands Federation), i första hand för att göra det möjligt för ungdomar att studera och resa till små öar.

Jag har lånat boktiteln från boken *How To Read A Church*, (Hur man läser en kyrka), i vilken författaren Richard Taylor förklarar hur man kan läsa en kyrka. Han skriver om vad arkitekturen, färgerna, skulpturerna och symbolerna står för och hur de ska förstås; Hur man ska tolka bilder i kyrkokonsten; Hur man identifierar personer, scener, detaljer och deras betydelse, symboliken i enskilda djur, växter, färger, siffror och bokstäver. Vad allt betyder och hur det hänger samman.

Öar och kyrkor har stora likheter: de är solitärer, med tydliga gränser mot omgivningen. De har många besökare

men det är få människor som arbetar och lever inom deras gränser. De är mytiska och mystiska, de väcker djupa frågor inom oss och ger ibland svar. De är rika, men lever under knappa ekonomiska förhållanden. Det finns de som är av den åsikten att de bara behövs ibland och kunde vara stängda större delen av året.

Ta dina hattar och följ med mig på en resa till de 2.415 små öarna i Europa. Låt mig få guida dig på ett sakligt, optimistiskt, pessimistiskt, kärleksfullt, kreativt och strukturerat sätt.

Alla idéer, åsikter och fel i boken är mina. Om du har synpunkter så vill jag gärna höra dem, skriv till christian@pleijel.ax eller ring på telefon +46-70-284 77 97.

Kökar i februari 2015

Christian Pleijel

¹The Six Thinking Hats – Copyright IP Development Corporation © 1985, 1999 är skapad av Dr Edward de Bono och används här med tillåtelse av de Bono Global Pty Ltd

Kapitel 1

Med den vita hatten på

Med vit hatt på fokuserar jag på fakta, siffror och information, kända eller behövda. Jag söker information som är relevant för min förståelse av öarna. Jag skiljer fakta från spekulation.

- Vilken information har vi?
- Vilken information saknas?
- Vilken information vill vi ha?

När jag ber om vit hatt-tänkande menar jag att vi ska lägga bort argument och åsikter för att under en stund fokusera på de faktiska omständigheterna, neutralt och objektivt.



Vårmergon vid Björnsöra, Kökar.

Vad är en ö?

En ö är ett stycke land, omgivet av vatten. Den kan vara stor eller liten. Den kan ligga i en flod, intill en kust, i en skärgård eller finnas långt ute till havs. Den kan vara vulkanisk, bergig eller platt, den kan vara en låg sandbank som knappt sticker upp ur havet och det finns öar som ibland är helt under vatten (och många som riskerar det). Ön kan vara ansluten till fastlandet med en färja, en bro, en tunnel, ett flygplan eller en linbana. Den kan vara trång, den kan vara rymlig, den kan vara obedd eller bebodd, hela eller delar av året. Den är en plats att leva på, att besöka, att fly från eller inte kunna fly från. Den kan vara en kommundel, en kommun, en region eller en stat. Men är den ett stycke land omgivet av vatten, är det en ö.

Små öar lockar med avstånd och avskildhet. De är avgränsade världar i fattbart format där du kan känna dig orienterad och trygg. Om vi lägger Europas 28 största öar åt sidan finns det 2.415 bebodda öar kvar, medelstora, små och pyttesmå. Där bor folk som växer upp, går i skola, drömmer, flyttar bort, flyttar hem, arbetar, skaffar barn, blir gamla och dör. Om dessa ö-samhällen och om dessa människor handlar denna bok.

Jag tror att det med tanke på öarnas tydliga avgränsning och karaktär inte kan vara svårt att samla in information, kända eller behövda fakta som är relevanta för att för-



Flygfoto över Eckerö.

stå öarna som samhällen. Bara fakta, på ett neutralt och objektivt sätt. Som att beskriva öarna på Wikipedias vis eller som Edward de Bono säger om White Hat Thinking: – "Can you role play being a computer?"

Det krävs förstås fältstudier. Allt går inte att hitta på bibliotek eller på Internet. Jag behöver ta en närmare titt på vad som är känt – det kanske inte är vad jag tror. Att arbeta under den vita hatten är viktigt eftersom

kvaliteten på varje beslut som görs beror på kvaliteten i den information som ligger till grund för beslutet. Just nu är jag ombord på ett B & F FK9 Mark IV ultralätt flygplan och flyger 4.000 fot ovanför utskärgårdssamhället Kökar, där jag bor. Det är en vacker vinterdag. Snart passerar vi Eckerö på väg mot Sverige, vårt mål i dag. Jag ser mil ut över Ålands skärgård vid mynningen av Bottniska viken i Östersjön. Min vän

Bjarne är pilot och vi rider på en stark östenvind som ger oss en hastighet av 122 knop.

Jag är väldigt förtjust i att flyga. Ju mindre flygplan, desto bättre. I stora plan har jag inget emot att sitta trångt bredvid andra så länge jag får sitta vid fönstret. Jag har alltid kartor med mig för att se var vi är, för att studera landskapet, städerna, havet, floder och, naturligtvis, öarna. Det är som att vara en kompanichef på spaning, inklämd i en stridsvagn, en terrängbil eller en helikopter med kontoret i höger benficka. Jag har inget emot det, jag är utbildad för det, jag är van.



Karta ritad av Jonas Nordberg, 10 år, över hans skolväg från Kyrkogårdsö till Kökar, en timmes båtfärd varje dag.

Godfrey hemma i mitt kök med min familj.

Min egen ö

Min hemö Kökar är 64 km² land men 2.100 km² grunda, förrädiska vatten, vintertid täckta med is. Fiskare, sjömän och upptäcktsresande i gamla tider skulle ha givit mycket för att få sitta med mig i planet, för att få denna överblick och uppfattning om kusten och havet från ovan. Jag har stor respekt för alla dem som mödosamt tar reda på och karterar grund, grynnor, rev, skär, kobbar och holmar och hur de hittar vägar genom vattnen.

Jag flyttar hit för tio år sedan. Jag är inte född här, det är min fru som är. Vi flyttar till hennes släktgård och jag blir en öbo. Officiellt tillhör vi Finland, vi 28.000 ålänningar som dock har ett stort mått av självstyre med eget parlament och egen regering. Jag blir tjänsteman i regeringen. Mitt uppdrag är att utveckla de sex skärgårdskommunerna, deras näringsliv, relationen med ministern, med varandra och med omvärlden. Här finns femtusen öar varav femtio bebos av cirka 2.700 personer. Jag arbetar med många aspekter av livet på öarna: turism, transporter, sjukvård, säkerhet, fiske, jordbruk, energi och miljö. Jag besöker alla bebodda öar och jag lär känna många av invånarna. Jag skaffar mig ett ö-alfabet. Jag lär mig att läsa av en ö, som en plats för människor att leva mer eller mindre gott, mer eller mindre tryggt, på.

Jag blir engagerad i den lokala politiken och blir kommunalråd här.

Efter fem år slutar jag på regeringen och blir seniorkonsult på ett företag som hjälper städer, kommuner, landsting, regioner och stater med transporter, arkitektur, energi och miljöteknik. Mitt arbete omfattar tidig, strategisk planering åt samhällen som påverkas av stora förändringar i transportsystemen. Jag bor kvar på Kökar, jag odlar min egen potatis och min arbetsplats är ofta på en ö lik min. Jag använder mina fem års erfarenhet av öar i Östersjön i andra ö-sammanhang – men kan de verkligen överföras till andra politiska, juridiska, ekonomiska och kulturella sammanhang? Liknar ö-samhällen varandra? Vad kännetecknar det moderna livet på en ö och vad behövs för att en ö ska utvecklas?





Yeah, yeah, yeah

Öarna där solen går ned

En annan dag. Flyger igen, denna gång till de öar som kallas les Îles du Ponant, en spridd grupp av öar och skärgårdar på den franska västkusten där solen går ned (le Ponant är franska för motsatsen till le Levant = där solen går upp, vilket är varför vi kallar östra Medelhavet för Levanten).

Dessa öar består av fyra ögrupper – Chausey, Glenan, Arz och Molène – och elva öar: Bréhat, Batz, Ouessant, Sein, Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic, l'Île aux Moines, Aix och Yeu.

Jag är på väg till Yeu. Jag uppskattar som ni förstår den stor-slägna vyn med Yeu på horisonten.

Jag har den vita hatten på mig. Jag ska samla fakta, anlägga en saklig syn på dessa öar och bör hålla mig till ovedersäg-

liga sanningar. Nu ska jag besvara frågor som: hur många människor bor på dessa avlägsna öar? Vad lever de av? Har de alla sociala förmåner som fastlänningar har? Finns det en bagare på varje ö? En tandläkare? Och vem är det som styr dessa öar?

Fem av öarna besöker jag, där har jag gjort fältstudier: från norr räknat Chausey, Bréhat, Hoëdic, Ouessant och Groix.

Skärgård med cykelförbud

Chausey är en liten arkipelag i gulfen Saint Malo, söder om Jersey, just utanför Mont-Saint-Michels bukt. Geologiskt tillhör Chausey Engelska Kanalens öar och de har i alla tider varit ett stridsäpple mellan England och Frankrike. De är som små prickar av granit i havsytan med 14 meters tidvattenskillnad. Det finns 52 öar i Chauseys skärgård vid flod, men 365 vid ebb.

Av öarna (52 eller 365) är endast Grande Île befolkad med 13 invånare på vintern och 100 på sommaren – samt 100.000 besökare varje år. Inga bilar och inga cyklar (!) är tillåtna men Île Grande är bara 1,5 kilometer lång och 0,5 kilometer bred så det känns inte som ett svårt avstående.

Bréhat

Bréhat är två öar i rosa granit som vid högvatten delas av det lilla sundet Pont ar Prat. Ön är omgiven av rev och holmar. Vi är på norra sidan av Bretagne, överfarten från l'Arcouest tar bara 15 minuter men vid lågvatten tar det en stund att gå från färjan upp till själva ön som har en landyta om 309 hektar.

Ön har en fantastisk flora med fikon, eukalyptus, kaprifol och mimosa och ett fågelliv med 300 olika arter av sjöfåglar. De säger att Matisse bodde här, men det var inte Henri Matisse utan hans bror Auguste Matisse.

Bréhat har 444 invånare året runt som tar emot tusen besökare per invånare varje år. Det finns 3.042 gästbäddar vilket är 982 per km², jag tror det är ett svårslaget rekord.

*Bréhat har
tusen besökare
per bofast per år.*

Silhuetten av Bréhat.



Fyren Créac'h på Ouessant.

Där Frankrike tar slut

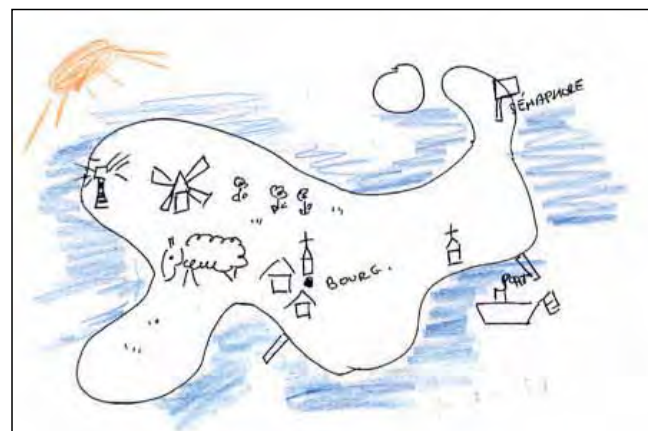
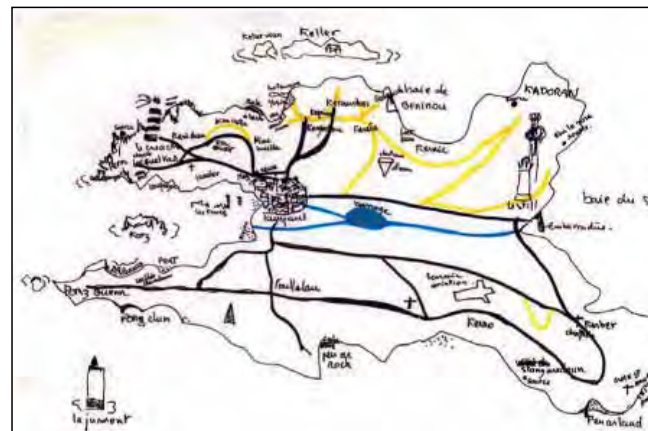
Det franska moderlandets yttersta utpost i väster är Ouessant, ön som heter Ushant på engelska, en otämd, klippig ö i Engelska kanalen. Här står Phare du Creac'h, världens ljusstarkaste fyr som kan ses på 60 kilometers håll, uppförd 1863 då järnvägen nådde kusterna, konservfabriker anlades och sjötrafiken ställde krav på säker navigering.. Ett bretonskt ordspråk säger: *Qui voit Ouessant voit son sang, Qui voit Sein voit sa fin*. Dessa farvatten är bland de svåraste i världen med tio knops tidvattensström och otaliga skarpa rev över och under ytan.

På Ouessant är vintern ljum och sommaren sval. Rederiet Pen Ar Bed transporterar varje år cirka en kvarts miljon passagerare (men inga bilar) från Le Conquet en dryg mil väster om Brest ut till ön. Färden tar en och en halv timme, Nittio procent av Ouessants 856 invånare har med turismen att göra och de står redo med 2.300 bäddar.

Denis Palluel, borgmästare i Ouessant, är också ordförande i intresseorganisationen *Les Îles du Ponant* som bildades 1971 för de franska öar utanför Atlantkusten som har

fast befolkning, saknar fast förbindelse till fastlandet och är myndigheter. De är sexton kommuner varav två är kommundelar (Glénan och Chausey) och fyra bildar ett kommunförbund. Öarna tillhör fyra olika regioner och sex departement. I detta komplexa politiska sammanhang vill intresseorganisationen vara en gemensam röst för öarnas ekonomiska, sociala och kulturella utveckling med ett särskilt intresse för miljöfrågorna. Mycket att göra för monsieur Palluel!

Förr gick barnen i internatskola på fastlandet från 11 års ålder, men den stormiga julen 1975 hindrade barnen att komma hem på jullov. Ouessant skapade då tillsammans med Batz, Molène, Sein, Groix, Houat och Hoëdic le Collège des Îles du Ponant (CIP), en nätverksskola med kapacitet för ungefär 100 elever med en kombination av 26 ambulerande lärare och distansundervisning med stöd av alla tänkbara webb-verktyg. Eleverna på CIP Ouessant har en egen websida, se <http://lewebpedagogique.com/cipouessant/bonjour-a-tous/>.



Tre bilder av en ö

Professor Francoise Peron redovisar i sin studie av sociala och subjektiva aspekter på öar tre teckningar: *Cartes mentales de l'île d'Ouessant*.

Den första teckningen är gjord av en öbo och visar flygplatsen, hamnen, fyrarna och skolan. Den andra teckningen är gjord av en sommarboende och visar vägnätet, utflyktsmål och staden. Den tredje teckningen är gjord av en besökare och visar färjan, blommor och får.



Öar i Engelska Kanalen, Keltiska Havet, Irländska Sjön och södra Nordsjön.

Den blå förorten

Groix är den näst största av les Îles du Ponant, näst efter Ouessant. Åretrunt-befolkningen är 2.260 personer men har minskat med en fjärdedel sedan 1968. Under samma tidsperiod har sommarbefolkningen fördubblats.

Färjan från Groix går på 45 minuter rak rutt in till centrum i Lorient vilket gör att Groix kallas den blå förorten. Ön är starkt länkad till staden.



Hamnen i Groix.

Belle-Île

Belle-Île-en-Mer är en ganska stor ö (84 km²) med 5.200 fast helårsboende, 5.100 fast delårsboende samt 40.000 sommarboende under den franska semesterperioden som infaller från mitten på juli till mitten på augusti. Det är den enda ön bland les Îles du Ponant med en befolkning som växer.

Belle-Île har lockat konstnärer som Matisse (Henri), Monet, van Gogh och Vasarely (som kan ha uppfunnit Op-konsten här – inget som jag vallfärdar till). Efter att den brittiska flottan 1761 erövrat Belle-Île, bytte de den två år senare mot Nova Scotia.

På ön finns fyra kommuner: Bangor, Le Palais, Sauzon och Locmaria.

I tjugooåta år är Jean-Yves Bannet borgmästare i Locmaria, fram till januari 2014. Han är borgmästare under decemberstormen 1999 då tankern Erika bryts sönder. ”Vi har lidit nog av detta vidriga oljespill. Det är avskyvärt, avskyvärt... denna nedsmutsning är ett fruktansvärt våldsdåd” sade han till radion.

Jordbruket på Belle-Île är betydande, mer än 60 procent av marken är odlad. Jean-Yves Bannet beskriver sin kommuns näringsliv så här: fiske 12 aktiva fartyg; jordbruk 40 gårdar med nötboskap (både mjölkdjur och slaktdjur), fåruppfödare, mejeri, grönsaksodling; byggsektorn som står för 13% av sysselsättningen; turism med 380.000 besökare per år.

Här finns 30.000 bäddar fördelade på 15 hotell, 650 hus att hyra, 10 campingar, 6 gästhem, 2 semesterbyar, 56 bed & breakfast och 40 restauranger.



Jean-Yves Bannet.

Hoëdic

Hoëdic är en smal remsa land utanför halvön Quiberon. Hoëdic är lillasyster till Houat, som båda ligger i Mor Braz-bukten, ett Natura 2000-område i skydd och lä av Belle Île. Ön är endast två km² stor med 119 invånare. Cyklar är tillåtna men det finns inga bilar här eftersom 100 procent av ön är så kallad Znieff I (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de Type 1), 96 procent är SIC eller ZPS (Site d'Intérêt Communautaire, Habitat respektive Zone de Protection Speciale, Oiseaux). Endast 10 procent av öns yta är odlad.

Det finns öar där kvinnorna tar hand om det mesta eftersom männen är borta under långa tidsperioder som fiskare, som sjömän på handelsfartyg och som båtsmän i kungens flotta. Hoëdic är en sådan ö. Kvinnorna brukar åkrar och fält, skördar tång och tar beslut i alla frågor som rör livet på ön.

Klockan tio slår kyrkklockorna och då kommer första färjan med mjöl, tidningar och cigaretter till de tre barerna på ön. Posten bärs inte ut, utan hämtas hos Jeanne på postkontoret. Emelie som egentligen är från Reims bodde här på somrarna, studerade antropologi, gifte sig med en fiskare, arbetar som kommunalsekreterare och guide. Sophie, dotter till hotellägaren på Hoëdic, gifte sig med en sjöman och är öns sjuksköterska. ”I akuta fall kommer helikoptern, annars får patienterna vänta på att doktorn kommer”, säger hon.

Hoëdics befolkning har minskat med nästan hälften på femtio år men det finns en nästa generation som Anne-Gaëlle, öns lärare, har hand om. ”Ingen annan ville ha jobbet.” Hon har fjorton elever i ålder från 3 till 11 år och är en del i CIP-nätverket.

m/Vinter och m/Sommar

När det gäller de återstående öarna – den farliga Sein, Glénan-arkipelagen med sitt avlägsna bihang l'Île aux Moutons, Houat som är storasyster till Hoedic, öarna Arz i Morbihanviken och Aix med dess berömda Fort Boyard – är min kunskap sekundär, utom för Yeu där jag landar med flyg. Jag träffar Bruno Noury, nyligen (mars 2014) återvald som borgmästare på l'Île d'Yeu med sextio procent av de avgivna rösterna (2.897 av 4.237 röstberättigade = 60% valdeltagande). Det här är en kanton, en fransk administrativ enhet som består av ett antal kommuner. Flera kantoner bilda ett arrondissement. Det finns 4.040 kantoner i Frankrike, Yeu är en av dem, indelad i fyra kommuner.

Här har de traditionella näringarna – fiske och jordbruk – minskat drastiskt, medan möjligheterna att resa mellan

Chausey	13
Glénan	0
Bréhat	444
Batz	574
Ouessant	856
Molène	214
Sein	214
Groix	2.318
Belle-Île	5.120
Houat	274
Hoëdic	118
L'île aux Moines	573
Arz	254
Aix	233
Yeu	4.807

Befolkning på Les Îles du Ponant (2011).

öarna och fastlandet har ökat drastiskt. Befolkningen är en oklar blandning av årsboende och delårsboende. Fastlandet styr i hög grad öarna genom design av transportsystemen och genom handel och kapital, säger Bruno. Han berättar att det kostar 25-30 procent mer att bygga på Yeu än på fastlandet beroende på långa materialtransporter, reskostnader för hantverkare och specialister samt bristen på kvalificerade tjänster såsom banktjänster, jurister och ingenjörer. Samma gäller åt andra hållet: produkter som tillverkas på ön kostar mer att tillverka på grund av transporterna. Bränslekostnaderna är tretton procent högre än på fastlandet. Den ojämna, säsongsberoende efterfrågan på vatten, avfallshantering och energi gör att Yeu måste ha oproporcionellt stora system vilket också driver upp kostnaderna.

Sådan är det på alla *les Îles du Ponant*, säger Bruno Noury. Den största delen av de här öarnas befolkning bor på Belle-Île, Groix samt på Yeu, där vi är nu. För etthundra år sedan var befolkningen den dubbla. Bara fem av öarna – två stora (Belle-Île och Yeu), två medelstora (Bréhat och Batz) och en liten (Arz) – har ökat sin befolkning sedan 1980.



Denis Bredin är biolog och arbetar åt Conservatoire du Littoral. Han kan det mesta om de franska öarna i väster.



Bruno Noury och Bengt Almkvist.

Fram till transportrevolutionen under 1800-talets andra hälft var ö-livet kraftigt avgränsat. Öborna levde fattiga och isolerade i ett visst självstyre, strängt sysselsatta med att klä sig, föda sig och värma sig. I dag bor sammanlagt 16.000 människor året runt på *les Îles du Ponant*:

Sextio procent av husen på de femton öarna är sommarbostäder, öarna har en sammanlagd deltidsbefolkning om 20-25.000 personer. Med andra ord är sommarbefolkningen etthundrafemtio procent av vinterbefolkningen. Allt fler deltidsboende flyttar in, allt fler ättlingar till de ursprungliga öborna flyttar ut. I positiv mening är de flesta här öbor av egen fri vilja, inte på grund av tvång och brist som det var förr.

Alla öar utom Arz har egen läkare eller sjuksköterska. Bréhat, Natz, Arz och Aix har inget apotek. Avgörande för livskvaliteten för de flesta fransmän är tillgången till färskt bröd och eftersom Sein nyligen fick en bagare som också säljer bröd till fastlandet är det nu endast de som bor på Molène som måste vänta på färjan för att få färskt bröd.

Yeu är känd för att vara Frankrikes näst mest avlägsna ö (den mest avlägsna är Korsika om man inte räknar Frankrikes öar i andra världsdelen) med tolv sjömil till fastlands-

hamnen Fromentine. Sedan katamaraner togs i bruk 2006 tar överfarten en halv timme. När jag är här i början av sommaren har turistsäsongen ännu inte börjat men snart kommer 80.000 besökare hit det vill säga i snitt 17 besökare på varje öbo.

Antalet människor på les Îles du Ponant kan vara tio gånger fler en sommardag än en vinterdag. Systemen för färskvatten, energi och avfall måste ha tio gånger större kapacitet på sommaren än på vintern. Färskvattnet på öarna utgjordes förr av regnvatten men det räcker alls inte i dag varför sex av öarna har färskvattenledningar från fastlandet, två har färskvatten med båt sommartid, sex har dammar, fem har brunnar, två avsaltar havsvatten och Molène har ett sinnrikt upptagningsområde för regn.

Vattnet som kommer ut i andra änden – avloppsvattnet – renas mestadels biologiskt. Hoëdic har byggt ett system av dammar för att klara av slamvatten från 1.500 personer fastän öns befolkning bara är 118. Öarnas sammanlagda avfallsmängd är över 20.000 ton per år (uppgiften är från 2009) vilket blir 1,3 ton per öbo och år. Genomsnittet för en fransman bosatt på fastlandet är knappt 0,5 ton.

Tio av öarna har sjökablar för elförsörjning från fastlandet, tre har värmeverk som drivs med olja, Glénan har ett vindkraftverk och solceller, Hoëdic har 800 kvadratmeter solceller som producerar 100 MWh per år.

Hamnen i Yeu.

Tillgänglighet

Les Îles du Ponant är utspridda längs med Frankrikes kust med huvuddelen i Bretagne, en i Loire och en i Vendée. De är belägna mer eller mindre långt från fastlandet, från en halv kilometer (l'Île aux Moines) till 25 kilometer (Ouessant). Men avståndet i kilometer berättar inte om upplevelsen av avlägsenhet och isolation, den måste uttryckas i minuter och timmar, det vill säga hur lång tid det tar att komma mellan öarna och fastlandet. Det är transportsystemet inklusive turtäthet och de anslutande trafikmöjligheterna som avgör hur tillgänglig en ö är, för boende, företagande och besök.

En Groix-bo behöver som sagt 45 minuter för överfarten men kommer rakt in i ett stort samhälle (hamnstadens Lorient). Från Belle-Île tar det likaledes 45 minuter men Belle-Île-bon måste tillbringa ytterligare en timme på resa för att nå ett större samhälle (Nantes eller Roche-sur-Yon). Denna tidsrelaterade (o)tillgänglighet påverkar kostnaderna för hantverkare, konsulter, drivmedelstransporter, färskvaror, slaktdjur, tjänstemän, politiker, byggvaror och kulturevenemang. Belle-Île är alltså avsevärt mindre tillgänglig än Groix och upplevs därför mycket mer avlägsen.



m/s Skarven på väg genom ett krångligt sund utanför Föglö på Åland.

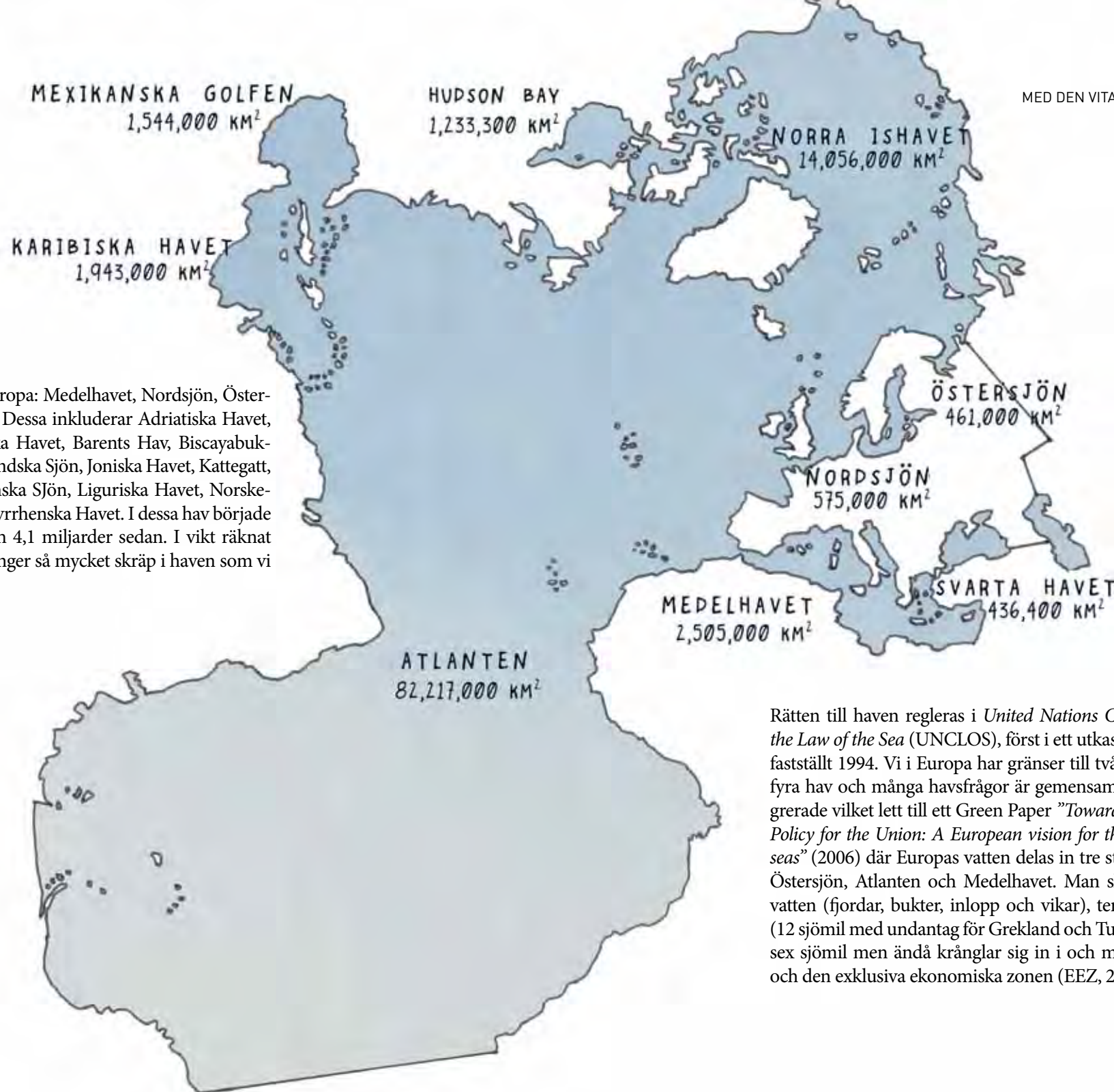
I Kina finns vägmåttet li. Dess längd har varierat genom historien och fastställdes till 500 meter år 1929, men förr var en li olika lång beroende på vägens beskaffenhet: en li i uppförsbacke ansågs vara kortare än en li i nedförsbacke. I det bergiga Nepal talar folk aldrig om avstånd som en sträcka. De räknar avstånd i tid: först åker du buss i sju timmar, sedan går du i två dagar.

För att bedöma öarnas tillgänglighet bör jag analogt med detta inte räkna bara i sjömil och kilometer, jag måste ta reda på färjornas gångtider, räkna in väntetider i avgångs- och ankomsthavnar, turtätheten som varierar mellan öarna och med årstiderna, samt var jag egentligen hamnar när jag kliver av färjan. Då får jag ett tillgänglighetsmått. Eftersom jag arbetar med trafiksystem och trafikplanering är sådana här resonemang välbekanta och självklara. På

mitt arbete talar vi om att "förkorta restiden" eftersom vi också uttrycker vägsträckor i tid. En smitfil förbi en rondell, en bättre parkering, en bro eller en tunnel gör att resenärer vinner tid. Om varje resa är en minut kortare i rusningstrafik varje arbetsdag för tusen personer, både ut och hem, så omvandlas totalt 938 dagar per år från restid till arbetstid (dessutom belastas miljön mindre).

Hav

Det finns fyra hav i Europa: Medelhavet, Nordsjön, Östersjön och Svarta Havet. Dessa inkluderar Adriatiska Havet, Alboransjön, Baleariska Havet, Barents Hav, Biscayabukten, Egeiska Havet, Irländska Sjön, Joniska Havet, Kattegatt, Keltiska Sjön, Levantinska Sjön, Liguriska Havet, Norskehavet, Skagerack och Tyrrenska Havet. I dessa hav började livet för mellan 3,1 och 4,1 miljarder sedan. I vikt räknat kastar vi varje år tre gånger så mycket skräp i haven som vi tar upp fisk ur dem.



MED DEN VITA HATTEN PÅ ○

Rätten till haven regleras i *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), först i ett utkast 1982, sedan fastställt 1994. Vi i Europa har gränser till två oceaner och fyra hav och många havsfrågor är gemensamma och integrerade vilket lett till ett Green Paper "Towards a Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas" (2006) där Europas vatten delas in tre stora regioner: Östersjön, Atlanten och Medelhavet. Man skiljer på inre vatten (fjordar, bukter, inlopp och vikar), territorialvatten (12 sjömil med undantag för Grekland och Turkiet som har sex sjömil men ändå krånglar sig in i och med varandra) och den exklusiva ekonomiska zonen (EEZ, 200 sjömil).

Europa har två arkipelagiska stater: Storbritannien med England, Orkney, Shetland, Western Isles och Nordirland, samt Malta med Gozo och Comino; Vi har tre ö-stater: Irland, Island och Cypern; Vi har tretton öar och arkipelager som är en del av en stat men har viss politisk och administrativ autonomi: Färöarna, Grönland, Åland, Sicilien, Sardinien, Svalbard, Azorerna, Madeira, Balearerna, Kanarieöarna, Guernsey, Jersey och Isle of Man. Två öar är regioner: Korsika och Kreta.

Gemensamma havsfrågor som måste lösas är den dramatiska minskningen av biomassa de senaste hundra åren, havsbruk och fiskodling, raffinaderier, hamnar, sjötransporter, kryssningsfartyg, sjökablar och ledningar för el, telefoni, data, olja och gas, turism, energiproduktion med hjälp av vind, vågor, tidvatten, strömmar, militära intressen, avfall och föroreningar inklusive ammunition och radioaktivitet samt att en tredjedel av alla fåglar som flyttar mellan Afrika och Europa är i dåligt skick.

Öarna som ligger i dessa hav ger rättigheter till havsrum, havsbotten, områden under botten och till luftrummet ovanför ön och havsytan. Azorerna, Kanarieöarna, Island, Madeira, Svalbard, England och Irland ger Europa rätt till havsytor om 3.813.155 km². Dessa rättigheter tillfaller inte de enskilda öarna som ofta saknar juridisk, administrativ och politisk makt rätt till "sitt" hav, "sina" vatten, vilket bland annat sammanhänger med om ön är en stat, en region, ett kommunförbund, en kommun, en kommundel eller bara ett ytterst litet ö-samhälle med ett byråd.

Om du googlar på öar så anges i de allra flesta fall öns landstörlek. Den torra ytan, inte den våta.

Det är fastlänningar som har definierat öar med detta mått för vilket förstås förminskar öarnas betydelse och identitet.

"The Crown State Commission owns the shore between

high water mark and low water mark", förklarar Terry på skotska Iona för mig. En irländsk ö omfattar endast landytan ner till högvattenmärket, resten är statens. Så är det också i Italien och Grekland med en följd att öborna inte riktigt "äger" sina vatten och alltför ofta ser dem som en outtömlig resurs att fiska i och kasta sina onödigheter och sitt avlopp i.



Terry Hegarty på Iona.

Det finns undantag: Neil Harvey på Alderney i Engelska Kanalen upplyser mig om att hans ö liksom de andra kanalöarna Guernsey, Jersey, Sark, Herm, Jethou och Brecqhou har jurisdiktion över havet tre engelska miles ut från sin kust. Tillsammans förhandlar de med Frankrike och Storbritannien om att utöka territorialvattnen från 3 till 12 sjömil, främst för att kunna bygga ut vindkraften. Själva havsbotten ägs dock av Engelska kronan med undantag för bottnarna runt Alderney. Norr om Alderney och väster om Guernsey inom tolv sjömil ligger Hurd-djupet, en tippningsplats för ammunition och vapen från de båda



Kartan över Texel, en av de frisiska öarna i Wadden Sea, visar både torr och våt area.

världskrigen, för radioaktivt avfall från det kalla kriget samt är djupet gravplats för den brittiska fregatten HMS Affray som sjönk här 1951.

Slår du upp Texel så anges ön med en landyta om 161 km² och en vattenyta om 302 km² – så har holländarna också en tradition att erövra land från havet.

Som jag ser det, kan den våta delen av en ö utgöras av följande:

- Vattenytan, antingen som avstånd eller yta, mäts i meter, kilometer, sjömil, kvadratmeter eller kvadratkilometer
- Havsbottnen, som vi mest använder industriellt, mäts också i kvadratmeter eller kvadratkilometer men det är inte samma yta som ytan
- Vattenmassan = havets volym mellan yta och botten, med allt liv i havet, mäts i kubikmeter
- Marskland, flador och glon det vill säga grunda vikar och strandängar som har mer eller mindre kontakt med havet. Man får gå med stövlarna på och kan inte bygga eller bo men det kan vara rika djurbeten, häckningsplatser, viktiga yngelplatser för fisk och odlingsmark.
- Ytor som ibland är torra och ibland våta: danska Rømø på Jyllands kust är knappt ovanför havsnivån. Två gånger om dagen dränker tidvattnet ytorna runt ön som kallas vadehavet. Havet omkring Nordstrand, Pellworm, Amram, Föhr, Sylt och Halligens öar kallas Wattenmeer på tyska. På engelska är detta mud flats och på franska vasière.

Min hemö Kökar har både sin landarea och sin vattenarea angiven i Wikipedia och då ser du att blott 3% är land, resten är hav med djup och bådor, bottnar, fisk, vind och vågor. Jag bor i en enorm vattenmassa ur vilken mitt hem sticker

upp lite grann. Västliga vindar för mellan 13 och 26 december 2014 250 kubikkilometer friskt, salt vatten från Nordsjön in i mitt hav: Östersjön. Det är många som gläds åt det: en enda ruska blåstång – en viktig livsmiljö för fiskar, musslor och kräftdjur – kan innehålla 1.617 hjärtmusslor (5 mm stora), 227 små blåmusslor, 210 snäckor av arten *Theodorus fluviatilis*, 51 märlor (*Gammarus*), 47 vattengråsuggor, 45 snäckor av arten *Hydrobia ventrosa*, 26 virvelmaskar (1 cm), 12 punggräkor (3 cm), 9 husmaskar (4 cm), 5 havsborstmaskar (5 cm) samt 2 fiskar av arten sandstubb (7 cm). Sammanlagt 2.251 individer oräknat mossdjur (bryozoer), spiralrörsmaskar, gula strandsnäckor och havstulpaner (små kräftdjur som liggande på rygg i den vassa kalkkägla vispar in föda med benen).

Under ytan finns också ett stort antal skeppsvrak, jag känner till åtminstone tjugotre stycken. Ett av dem är skonaren Frida som byggs av ek i Lybeck 1864. Hon grundstötter i en hård höststorm den 29 oktober 1910 och blir vrak på västra sidan av Barskärs kläpparna. Besättningen räddas lyckligtvis. Delar av vraket är nu utedass på gården Bonds där jag bor.

I begynnelsen flyter människan i vatten. I årtusenden är havet vår färdväg, det som förbinder oss. Sedan flyttar kommunikationerna upp på land, småningom upp i luften och nuförtiden in i etern, in i den icke påtagliga världen bland Smartphones och iPads och FaceBook och Twitter. Men här ute är havet fortfarande en påtaglig del av den historiska, psykologiska, ekonomiska och kulturella identiteten för en ö och dess öbor. Havet är fiskarens åker och öarna kan ha olika strategier för att ta tillvara sina rättigheter och möjligheter till färdvägar, vindar, vågor, olja, gas och frihet. Om en ö inte vore omgiven av vatten skulle den kunna vara vilken engelsk kulle, fransk by eller schlesisk landsända som helst.

15 eller 26?

Dessa femton öar på franska västkusten är egentligen tjugosex till antalet, men dels räknas inte de tre öarna Île de Ré, Île d'Oléron and Noirmoutier eftersom de har broförbindelse med fastlandet (de anses vara halvöar, inte öar), dels räknas inte de åtta kanalöarna Jersey, Guernsey, Alderney, Sark, Herm, Jethou, Brecqhou och Lihou eftersom de hör till den brittiska kronan men inte till United Kingdom (de är det enda som idag återstår av den brittiske monarkens feodala hertigdöme Normandie, indelade i två självstyrande bailiwicks som var för sig har egna system med domstolar, lagstiftande församling, beskattningsrätt men har överlåtit utrikespolitiken till Storbritannien varför de inte räknas som fullt självständiga utan som hörande till Storbritannien, vilket även gäller i sportsammanhang).

Till de femton öarna räknas inte heller små öar som Frankrikes näst efter Eiffeltornet populäraste fotomotiv: Mont Saint-Michel, inte heller Le Gouffre nordost om Brest med sitt hus mellan två klippor, eftersom dessa båda öar blivit förbundna med land. Inte heller räknas mycket, mycket små mikrosamhällen som l'Île Biniquet utanför Bréhat, 44 hektar med gård, fungerande jordbruk och ett litet kapell, och inte heller sandreveln Île Madame mitt emot det berömda Fort Boyard med sin sorgliga, mörka historia, eftersom den numera är obebodd.

Vill Ré bli en ö igen?

Öar som förbinds med fastlandet tappar (en del av) sin ö-identitet och (ibland) en del förmåner. Ré är en stor sandrev, Frankrikes fjärde största ö med 85 km² landyta, 18.000 invånare vintertid och 220.000 sommartid. Ön betjänas tidigare av en färjeförbindelse från La Pallice på fastlandet till Sablanceaux på ön. Antalet resenärer är efter kriget 40.000 passagerare (1947) men ökar kraftigt till 872.000 år 1957 och till 2.171.000 år 1967. Färjeförbindelsen motsvarar inte resenärernas behov med nattuppehåll mellan midnatt och 06:00, långa köer (upp till mer än sex timmars väntan sommartid), körtid på mellan 45 min och 1 h 30 totalt för ett fem kilometer brett sund, och inställda färjor vid grov sjö. För akuta medicinska transporter måste en helikopter larmas från La Rochelle.

En tunnel diskuteras men förkastas och man beslutar bygga en bro som står klar 1988 efter bara två års byggtid. Den är 2.927 meter lång, 42 meter hög, kostar 59 miljoner euro samt ytterligare nästan det dubbla till för anslutande vägar. Dimensioneringen är 10.000 fordon per dygn under lågsäsong och 25.000 fordon per dygn under sommarmånaderna. Efter ett år (1989) är trafiken uppe i 1.510.959 fordon, efter tio år (2007) över tre miljoner. Den 11 juli 2009 rullar 16.429 bilar över bron, det är rekord.

Bron finansieras från regionen Charente och med vägtullar: gratis för öbor, fotgängare och cyklar, 16,50 euro per bil från mitten av juni till mitten av september och 9 euro under lågsäsong. Tullen inkluderar en miljöskatt på 3,05 euro. I januari 2012 är bron färdigfinansierad, vägtullen tas bort och erätts med en miljöskatt som till hälften delas mellan de tio kommunerna på ön (i syfte att bevara naturområden), till hälften används för transporter på själva ön.

Brobygget blir föremål för oanade kontroverser och utdragna domstolsprocesser. Många – men inte en majoritet – är emot bron, de vill bevara ön som den är. Ett överklagande lämnas till förvaltningsdomstolen men dels på grund av att bron byggs så snabbt och dels på grund av

den långsamma franska domstolen är bron redan färdigbyggd när domen faller i slutet av november 1988: bron skulle inte ha byggts.

Bron rivs inte, den skyddas av sin status som offentlig egendom och för att det allmänna intresset väger tyngre än sår- intressen. De som är pro-bro ser till skillnad från dem som är mot-bro de fördelar som bron innebär: att kunna arbetspendla till fastlandet, att ungdomar kan gå i La Rochelles högskolor och gymnasier, att akuta läkarinsatser kan lösas snabbare och billigare och ger öborna ett tryggare liv.



Sabine och min bror Fredrik.

När jag besöker Ré våren 2014 säger Sabine, bromotståndare och Rétais (så kallar Ré-borna sig själva när de menar de som är födda här), uppvuxen på ön med en skeppare till far: ”Det är en bro som egentligen inte existerar.” Hon tycker livet var bättre före bron, hon vill att Ré ska bli en ö igen.

440 eller 2.415?

Vad som är en ö bestäms år 1861 av den brittiska regeringen: om den är bebodd har storleken ingen betydelse, men om den är obebodd ska den räcka till sommarbete för minst ett får (vilket är cirka två hektar). Kan den inte det, så är den inte en ö.

EU:s definition

År 1993 gör Eurostat – EU:s byrå för statistisk – en omständlig definition av vad som ska betraktas som en ö, vilken sedan ligger till grund för datainsamling och klassificeringar i EU. Byrån föreslår efter mycket funderande följande definition:

1. En ö ska ha en minsta yta av 1 km²
2. En ö ska ligga på ett minsta avstånd av 1 kilometer från fastlandet
3. En ö ska ha en bofast befolkning om mer än 50 invånare

Denna definition ligger till grund för *Portrait of the Islands* som Eurostat publicerar 1994, där antalet bebodda europeiska öar fastställs till 440. Då undantas sådana öar som innehåller en huvudstad (till exempel Köpenhamn, London och Dublin) och sådana som har en fast förbindelse med fast-

landet. Här tillkommer således ytterligare två kriterier till definitionen av en ö:

4. En ö kan inte vara hemvist för en huvudstad
5. En ö kan inte ha fast förbindelse (bro, tunnel, vägbank) till fastlandet

Den definitionen används sedan i Generaldirektoratets för regionalpolitik *Study on the islands and outermost regions* (2003). I EU-15 blir den enda effekten att utesluta Irland och Storbritannien (det är innan tunneln under Engelska kanalen byggs) som "öar" men inkluderade regioner vars hela befolkning lever på en ö (Sicilien, Kreta, Gotland). Definitionen används i *Green Paper on Territorial Cohesion*, dock betraktas Malta och Cypern som öar trots att de är säte för varsin huvudstad (undantaget görs för att de skall vara berättigade till stöd från sammanhållningsfonden).

Definitionen förenklas något i 5th *Cohesion Report*: kriterier som rör förekomsten av en huvudstad och vad som berättigar till stöd från sammanhållningsfonden tas nu bort.

Sammanfattningsvis betraktar Europeiska kommissionen öar som områden större än 1 km², med minst en kilometers avstånd till fastlandet, minst 50 invånare och utan fast förbindelse till fastlandet.

"Denna klassificering är nu stabil", säger kommissionen (2011). Häpnadsväckande, säger jag (2014).

De europeiska staternas öar

De minsta öarna är som jag ovan redovisat exkluderade från den officiella europeiska statistiken och därmed ofta uteslutna ur studier. Jag gör tvärtom: jag tar bort de 28 största öarna, de passar helt enkelt inte i denna bok om Europas små, bebodda öar.

Jag behandlar således inte Grönland som egentligen är en ögrupp om 59 öar som vi slarvigt kallar en ö med en yta som är 50 gånger Danmark (2.176.000 km²). Jag inkluderar inte Storbritannien (219.000 km²), Island (102.000 km²) och Irland (84.000 km²) som är öar men som också är stater. De flesta av öarna i Arktis är mycket stora men de flesta är obebodda: Severnyjön, Spetsbergen, Juznysön, Nordaustlandet, Edgeøya, Kolgujev, Vajgatjön och Prins Georgs land.

Jag inkluderar inte de stora öarna i Medelhavet: Sicilien, Sardinien, Cypern, Korsika, Kreta, Rhodos, Lesbos, Euboea och Mallorca, inte heller de stora spanska öarna Teneriffa och Gran Canaria. Några danska öar är närmast att betrakta som fastland: Själland, Vendsyssel-Thy och Fyn. I Östersjön har Gotland och Saaremaa fått stryka på foten men jag betraktar Åland som 55 bebodda småöar.

Jag innefattar inte de europeiska öar som ligger i andra världsdelar.

Med dessa 28 öar undantagna har Europa följande antal bebodda öar, ordnade efter stat och territorium, inkluderande konstgjorda öar och öar i sjöar och floder:

	Bebodda små öar		Stora öar	Obebodda öar
	Antal öar	Antal öbor		
Albanien				7
Cypern			[1]	
Danmark	76	976 771	3: Själland, Vendsyssel-Thy och Fyn	
Estland	13	37 448	1: Saaremaa	217
Finland	455	54 000		179 000
Frankrike	188	58 674	1: Korsika	
Färöarna	12	48 574		
Grekland	144	1 078 082	4: Kreta, Rhodos, Lesbos och Euboea	
Grönland	39	56 648	[1]	
Irland	65	22 376	[1]	244
Island	3	4 433	[1]	34
Italien	73	237 369	2: Sicilien och Sardinien	
Kroatien	42	115 447		1 000
Lettland	5	773		
Litauen	1	1 642		
Nederländerna	21	1 190 015		12
Malta	2	31 057	1	
Montenegro	2	125		
Norge	104	356 319		
Portugal	14	3 213 013		
Rumänien	1	25		
Ryssland	5	204 683		
Spanien	18	3 213 013	3: Mallorca, Teneriffa och Gran Canaria	
Storbritannien:				
England	27	734 924		
Nordirland	1	110		
Skottland	86	99 623		79
Orkney	21	18 664		
Shetland	10	22 785		
Isle of Man	1	64 679		
Kanalöarna	7	125 000		
Sverige	879	220 000	1: Gotland	221 800
Tyskland	45	345 932		
Ukraina	3	3 744		
Åland	52	28 007	[1]	6 412

MED DEN VITA HATTEN PÅ ○

Belgien, Bulgarien, Luxemburg, Moldavien, Slovenien, Slovakien, Tjeckien, Ungern, Vitryssland och Österrike har inga bebodda öar i Europa.

En rättvisande sammanräkning är nära nog omöjlig att göra och ger olika summor beroende på definitioner och syften. Min egen beräkning för denna boks ändamål är baserad på uppgifter från Eurostat, ESPON, nationell statistik, nationella ö-organisationer, FN, CIA, Wikipedia och ö-vetare som Anders Källgård och Ioannis Spilanis, summa antal bebodda öar inklusive öar med och utan fast förbindelse 2.415 stycken och antalet helårsbofasta öbor 12.535.948. De 28 största öarna är inte inkluderade.

Ö-regioner

Europas öar kan delas in i sex, tydligt åtskilda geografiska regioner:

Medelhavets öar

Området inkluderar Balearerna, öarna i Italien och Grekland, öar i Adriatiska havet och Svarta havet, Cypern och de maltesiska öarna.

Det är den folkrikaste regionen med cirka 3.000 befolkade öar och en av världens mest trafikerade farleder, med över en tredjedel av världens fraktfartyg och tusentals kryssningsfartyg årligen. Höga förekomster av havsföroreningar, främst från kemi- och råoljespill. Vattnen i Medelhavet är allvarligt överfiskade, vilket leder till oroväckande låga fiskreserver inom dess vatten.

De makaronesiska öarna

De vulkaniska öarna i Atlanten utanför Afrikas kust, från norr till söder: Azorerna, Madeira, Kanarieöarna och Kap Verde.

De baltiska öarna

Öar i östersjön det vill säga Danmarks, Tysklands och Sveriges östra sida, samt de baltiska och finska öarna.

De nordeuropeiska atlantöarna

Island, Svalbard, Färöarna, Shetlands och Orkney, Norges öar, de danska, tyska, holländska och franska öarna i Kattegatt, Nordsjön, Engelska Kanalen och Biscaya.

De arktiska öarna

Island och Grönland med 39 helårsbebodda öar.

Öar bortom haven

Den sjätte region består av utomeuropeiska öar såsom Bermuda, Falklandsöarna, Guadelope, Martinique, Mayotte, Nya Kaledonien, Polynesen och Réunion. De är av utomordentligt stor ekonomisk och strategisk betydelse men är inte inkluderade i denna bok.



En klar dag ser man 15 sjömil (nästan 3 mil) från Kobba Klintar utanför Mariehamn till Lågskär.

Summering

Med dessa undantag behandlar denna bok små, bebodda europeiska öar i landarealens storlek räknat i fallande ordning från nummer 29, som är Hinnøya i Norge, till nummer 2.415 som är svår att bestämma. Flera av Europas länder utropar sig som innehavare av den minsta, bebodda ön (inte minst som besöksmål) till exempel Comino som hör till Malta blott 3,5 km² stor med fyra invånare men det är inte på långa vägar den minsta, bebodda ön i Europa. Tag Duvholmen i Sverige med 15 invånare på minimala 3 hektar, eller Green Island i County Clare på Irlands västra kust med en invånare på 1,06 km². Danmarks minsta tidigare bebodda öar Aebelø, Hesselø och Barneholm är numera avfolkade men på Stora Dimún, 2,56 km², på Färöarna bor de fem invånarna kvar på världens mest ensligt belägna gård. Sverige har 64 öar bebodda av endast en person, verkliga iLands. På Tvarun i Piteå skärgård bor sedan 2011 Artur och Gunbritt Nordberg. Hit finns ingen reguljär båttrafik, de har tillgång till hydrokopter under menförestiden och kör bil på isen. Tvarun kunde ha varit Sveriges och kanske Europas minsta bebodda ö om den behållit sin area sedan Artur Nordberg köpte den 1937, då den var 758 m² stor, men den har nu på grund av landhöjningen blivit 1,5 km² stor. Jag tror, att Europas minsta bebodda ö är Tragonissi som ligger utanför södra Patmos mitt emot Lipsi i Dodekaneserna. Den är bara 0,7 km² stor och här bor en getherde – samt getterna, förstås.

Räknar vi bebyggda men obebodda öar torde en fyr ta priset t ex Bishops Rock utanför Scilly Islands eller Märket i Ålands hav som jag passerar varje vecka och som delas mellan Sverige och Finland fast gränsen går lite knyckigt, eftersom det har bestämts att just fyrbyggnaden skall vara finsk.



Östra Notkläppen, Kökar.



Husö, söder om Kökar.

Öarna är knappar på Europas kapp

Sommaren är här. Europa knäpper upp sin stora mörka Napoleonkappa och folk strömmar ut till öarna som ligger som en knapprad längs kusten från Gibraltar till Nordkap.

Nu behövs det bryggor och butiker på öarna. Nu ställs krav på hälsovård, hamburgare och hamnkaptener. Det ska gå att köpa bensin, dagstidningar, färskt bröd och nyfångad fisk. Gott om färjor ska det också vara med servering ombord, sittplats åt alla, wi-fi och handikappanpassning. Öarna ska vara vackra blanka mässingsknappar på randen av det stora blå yllehavet. Där ska korna beta i hagar, sädesfälten ska böja sig för vinden, fjärdarna ska vara blå och glittrande utan alger och havsörnsjävlarna ska cirkla majestätiskt över ådornas ungflockar.

När sommaren är slut flyr alla in i napoleonrocken igen. Knapparna knäpps fast, de göms bort och de glöms bort. Öarna finns inte i folks medvetande under vinterhalvåret. De försvinner bortom tankens horisont. Det är som om de slutar att finnas till, som om där inte funnes människor med behov av service, vård och trygghet. Som om det inte skulle behöva finnas bofasta öbor som håller öarna i skick, odlar jord, håller landskapet öppet, håller hus och lador i skick, håller historia och berättelser i minnet.

När sommaren är slut blir öarna osynliga. Helst skulle de ligga i malpåse till nästa sommar, eller i någon sorts frys så man kunde tina upp dem när det blir sommar igen.

Om jag var Wikipedia

Jag trodde att det, med tanke på öarnas tydliga definition och karaktär, inte skulle vara svårt att samla in information om dessa ö-samhällen. Bara fakta, på ett neutralt och objektivt sätt, på Wikipedias vis.

Jag har haft en vit hatt på mig i detta kapitel och noterar förvånat att många viktiga kännetecken på öar och ö-samhällen är förbisedda eller helt enkelt osedda. Öarnas antal verkar svårt att fastställa och varierar mellan olika sagesmän och källor. Det beror främst på att det finns olika definitioner av vad som är en ö.

Jag är förvånad över att deras rätta area trolas bort, att deras avstånd uttrycks i fel sort och den mänskliga närvaron definieras för snävt.

Det finns 2.415 små bebodda öar i Europa. De är högst varierade avseende storlek, geologi, morfologi, klimat, tillgänglighet, mångfald, människor, jordbruk, vattenbruk, värde och nytta. Att påstå att de måste ha en minsta yta av 1 km², ett minsta avstånd mellan ön och fastlandet på 1 km, en bofast befolkning på mer än 50 invånare och inte ha en fast förbindelse till fastlandet är inte bara en allvarlig förolämpning mot de öbor som lever på öar som inte uppfyller dessa kriterier, det snedvrider också vår uppfattning av öar och ö-samhällen vilket gör det svårt att läsa av dem, förstå dem och utveckla dem.

Om jag var Wikipedia, skulle jag inte definiera öar enbart som ett landområde, det omgivande havsområdet skulle också ingå eftersom det har psykologisk, kulturell,

ekonomisk, juridisk, miljömässig och politisk betydelse.

Om jag var Wikipedia, skulle jag redovisa öars population som heltidsboende + deltidboende + fritidsboende och lägga till korttidsbesökare ("turister") med nyckeltal som ger verklig input till dimensionering och finansiering av energi-, dricksvatten-, avfalls- och transportsystem.

Om jag var Wikipedia, skulle jag mäta avståndet mellan fastlandet och en ö både i nautiska mil/kilometer och i tid. Avståndet skulle inkludera en fullständig beräkning av den tid som går åt för att öbor ska nå fundamentala tjänster.

Om jag var Wikipedia – ...men det är jag ju! Wikipedia är ett öppet uppslagsverk som skrivs av alla oss tillsammans. Den fin-

ska författarinnan Tove Jansson skrev 1962 novellen Det osynliga barnet. Den handlar om en flicka, Ninni, som har skrämmts till osynlighet av en ironisk tant. I muminfamiljens vård blir hon synlig, bit för bit: först tassarna, sedan kroppen ända upp till halshalsen och så rosetten i håret... Men ansiktet blir inte synligt förrän hon vågar bli arg och det händer inte förrän muminpappan tänker knuffa muminmamman i sjön. Då sätter Ninni tänderna i pappans svans – och får ett ansikte.

Jag får bita Wikipedia i svansen.



Kapitel 1

Med den gula hatten på

Den gula hatten står för optimism och har en logiskt positiv syn på saker och ting. Den ser till genomförbarhet och hur något kan göras.

Den gula hatten är inte alls lika enkel som den svarta, eftersom vi naturligt söker undvika faror och minska risker. Gul hatt-tänkande kräver en medveten ansträngning. Att vara optimist är ett medvetet val. Fördelarna är inte alltid uppenbara och vi måste söka efter dem. Men varje kreativ idé förtjänar lite gul hatt uppmärksamhet.



Energi Thirassia

Hettan dallrar. Det doftar timjan, kyndel och oregano. Jorden är precis så torr som den ska vara för att olivträden ska trivas. Ovanför hamnen Riva - "Nya Hamnen" - ligger Sankta Irinas lilla kyrka kritvit mot den intensivt blå himlen. Hamnen är öns hjärta. Hit kommer fartyg med varor och människor. Begagnade turister lämnar ön, nya kommer iland. Det är ett vimmel av pallar, säckar, vagnar och korgar som ska av och på lastbilar, mopeder och åsnor.

Jag tar en kaffe hos kapten Michelis och väntar på "La pantoffla" - flakfärjan - som kommer när den kommer.

Allting står stilla.

Tiden går.

Här finns ingenting att göra, ingenting att köpa och det finns inget internet. Det här är

Thirassia, en liten ö med 268 invånare, fem byar och 21 kyrkor i Egeiska Havet, en bit av en vulkan som rasade samman 1.600 f Kr och efterlämnade en trasig kantremsa med höga branter runt en innanfjärd.

Mitemot Thirassia ligger Thira också känd som Santorini. Det är den största resten av vulkanen med tiotusen bofasta och en halv miljon turister per år. Hit till Thirassia, som är en mycket mindre vulkanbit, kommer bara några få turister som tar i land i Korfos ("Gamla Hamnen"), badar och äter på en av två restauranger i den lilla hamnen. Inte många går de 270 trappstegen i hettan upp till byn 85 meter rakt ovanför.

Jag har gått tvärsöver ön, från en hamn till en annan, genom ett solstekt landskap med doftande berg, åsnor och enstaka mopeder med vänligt hälsande människor. Ön lider

av att de traditionella näringarna - vinodling, stenhuggeri (pimpsten som bland annat användes för att fodra Suezkanalen), fiske och åsneuppfödning - förändrats, av att befolkningen blir allt mindre med en skev åldersfördelning och obalans mellan könen, samt brist på förståelse från politiker i Aten och Bryssel.

Thirassia är som Santorini för 35 år sedan (förra gången jag var här).

Men Thirassia ger inte upp och väljer en helt annan väg än Santorini med utgångspunkt i principerna för hållbar utveckling. Med hjälp av Kostas Komninos, en engagerad och begåvad ung man från den grekiska ö-organisationen DAFNI, har man gjort en energieffektiviseringsplan och söker nu EU-pengar för att förverkliga den. Planen omfattar ett gemensamt värmesystem för femtio hushåll, ny kommunal belysning, att kommunens bensinbilar byts ut mot elektriska bilar, två cykelutlåningsstationer med 20 cyklar vardera, nya cykelvägar och

vandringsleder (hållbar turism), en avsaltningsanläggning för havsvatten, ett nytt avfallshanteringssystem med källsortering, en privatfinansierad vindpark och ett nytt elnät med kabel till Santorini. Samt en elektrisk minibuss för kommunal trafik.

Passagerarfärjan från Santorini går fem gånger i veckan. För bilar och cyklar finns den flatbottnade flakfärjan som jag av nyfikenhet väntar på. Den ägs och drivs av öborna tillsammans, är ström- och väderkänslig och har en tillåtande tidtabell. Jag ber om en kaffe till och tänker att ö-bor måste ägna sig åt positivt tänkande, det som Edward de Bono kallar den gula hattens perspektiv. "Yellow is for sunshine and brightness. Optimism. Focus on benefit. Constructive thinking and making things happen. Being positive is a choice."

Samsø

Precis mitt i Danmark ligger Samsø, en liten ö där de fyrtusen öborna för tjugo år sedan likt alla andra öbor värmer sina hus med kol eller med el från fastlandet. De sänder upp tonvis med koldioxid i atmosfären per person och år, är kraftigt oljeberoende och i Kalundborg på Själland, två timmars färjeres bort, spyr Danmarks största oljeraffinaderi och Nordens största kolkraftverk ut miljontals ton koldioxid varje år.



1997 utlyser danska staten en tävling om vilken som kan bli Danmarks mest hållbara energi-ö och Samsø utses till den mest utvecklingsbara. Målet anses ligga på 35% förnybar energi. Öborna är ganska ovetande om utnämningen, men Søren Hermansen, född och uppvuxen på ön, får folk med sig genom att åka runt på möten, placera en back öl på bordet och prata sig hes för vindmøller, solceller och flispannor.

- "Det där att jag mutade folk med öl är något som journalister har hittat på", säger Søren och skrattar. "Vid sammankomster här i Danmark står det alltid kaffekannor och ölflaskor på borden. Det hade varit helt onödigt att ta med sig extra..."

Søren får mig att tänka på professor David Gleicher vid University of Columbia, som har formulerat en formel för när förändring är möjlig:

$$F = O \times V \times D > M$$

där

F = Förändring

O = Otillfredsställelse med det nuvarande

V = Vision om framtiden

D = De första, tydliga stegen mot framtiden

M = Motstånd mot förändring

Jo jag vet, det är inte en riktig matematisk formel. Men den ger ett sammanhang. De tre pådrivande faktorerna måste finnas för att förändring ska komma till stånd. Andra versioner av denna formel visar faktorerna adderade alltså som termer vilket ger mig intrycket att frånvaron av en term kan kompenseras genom att öka storleken på en annan. Så ser inte jag det.

Søren bryter motståndet. Det tar ett år att komma till beslut om att fossilt bränsle ska ersättas med förnybar energi för värme, el och transporter. Man bildar Samsø Energiselskab, bygger elva vindkraftverk om 1 megawatt vardera på land, byter oljepannor mot värmepumpar, formar energikooperativ med flis- och halmpannor för värme och bygger några år senare ytterligare tio vindkraftverk till havs. Två av de havsbaserade och två av de landbaserade möllorna är andelsägda och delas mellan cirka 500 hushåll. En andel kostar runt 15 000 danska kronor och ger en årlig intäkt på 3 000 kronor, skattefritt. Ägandet och delaktigheten är viktiga tidiga steg i den snabba omställningen, så som Gleicher predikar.

Medan priset på värme är svagt stigande i hela Danmark, är det 10 procent billigare på Samsø. Tre kilo halm motsvarar en liter olja och ger tio kilowatt-timmar. Ett hushåll använder 20.000 kilowattimmar per år.

Det tar Samsø fyra år att halvera sin användning av fossila bränslen, efter ytterligare två år senare importerar de inte längre el, de exporterar den. Søren är en berömdhet, han är TIME Magazines Hero of the Environment 2008 och Samsø är en turistattraktion rikare i och med att man grundar Samsø Energy Academy som har fyra tusen besökare per år: politiker, forskare, skolklasser, öbor, journalister, studenter – och så jag.

Søren förklarar.

David Gleichers formula for change:

$$C = D \times V \times F > R$$

wherein

C = Change

D = Dissatisfaction currently experienced by the involved individual(s)

V = The vision held by the involved individual(s)

F = The knowledge of the first steps needed to achieve the vision

R = The resistance present



Gonzalo Piernavieja.

El Hierro

El Hierro ansågs vara världens ände fram tills att Columbus ”upptäckte” Amerika. Ön är den sydligaste, minsta och yngsta av Kanarieöarna med 269 km² landyta, med en vulkan som varit lågaktiv sedan 2011, med starka nordostvindar och med mycket sol.

I trettio år har öns politiker sagt att turismen har sina fördelar men att de inte vill ha en massturism på El Hierro, att öns ekonomi ska utvecklas i balans med dess kultur och naturtillgångar. 1997 antogs en hållbarhetsplan för ön som ledde till att den år 2000 förklarades som ett av UNESCOs 600 biosfärområden (också på grund av öns unika landskap, flora och fauna samt att endast tio procent av ytan är odlad mark).

Nu 2014 tas ytterligare ett stort steg: en ny vindpark med fem turbiner på nordöstra spetsen av El Hierro nära huvudstaden Valverde med en totaleffekt på 11,5 megawatt som ger 100 procent av öns elbehov. Dessutom produceras ett överskott som smart används för att pumpa vatten från en behållare i närheten av hamnen till en vulkankrater 700 meter över havet. Vattenmagasinet är ett gigantiskt batteri: när det är vindstilla släpper man ut vattnet till den nedre behållaren genom turbiner som genererar 11 megawatt el.

Tidigare var öns koldioxidsläpp 18.200 ton per år. Nu ersätter vindkraften oljan (40.000 fat/år) och utsläppen för att förse de 10.700 bofasta, deras jordbrukskooperativ, fruktindustri, fiskfabriker och deras 60.000 årliga turister med el sjunker till noll.

Vindparken kostar 80 miljoner euro och har till hälften finansierats av EU och regeringen i Madrid. Ägare är kommunerna (sextio procent), det spansk-italienska energiföretaget Endesa (trettio procent) och Instituto Tecnológico de Canarias (tio procent). Partnerskapet räknar med att varje år få in 5 miljoner euro på försäld el och att spara 2,5 miljoner på diesel per år.

En femtedel av oljan gick åt för att driva tre avsaltningsanläggningar som producerar tio miljoner liter färskvatten åt ön per dag. Också de drivs nu med vind. Och år 2020 ska alla öns 4.500 bilar vara eldrivna, lovar politikerna som har ingått ett avtal med Renault-Nissan. Om elen till bilarna kommer att ha samma pris som bensinen har i dag, är investeringen i laddstolpar och annan infrastruktur betald på tio år.

Instituto Tecnológico de Canarias’ sportige och energiske forskningschef Gonzalo Piernavieja berättar att de nu också bygger en anläggning på El Hierro för att göra biodiesel av begagnad matolja – en önskad restprodukt som nu integreras i öns kretslopp.

Att gå på rundgång brukar antyda att något – ett system, ett samtal – inte längre bidrar med något, men det kan ju också betyda att systemet går runt utan att konsumera energi, göra avtryck eller gå med förlust. På El Hierro går vindverken runt, ekonomin går runt och matoljan går runt. Inte dumt.



Min ö använder lika mycket energi på ett år som en färja gör på en vecka, säger Camille Dressler.

Eigg

Från Mallaig går färjan till Eigg på fyra timmar. Här bor 85 vuxna och 11 barn (2009) på 3.049 hektar.

Ön köptes av en privatperson (Keith Schallenberg från Yorkshire) för en och en kvarts miljon pund år 1975 men han förlorade den i en skilsmässa och måste köpa tillbaks den från sin fru för en miljon pund. Hans relation till Eigg-borna var dock inte längre densamma varför han sålde ön till en tysk konstnär för en och en halv miljon pund år 1995. Konstnären ifråga var synnerligen svårfångad och öborna ville köpa ön åt sig själva. De grundade The Eigg Heritage Trust och lyckades med stöd från The Scottish Highland Council och The Scottish Wildlife Trust samt med egna insamlade medel, köpa ön för en och en halv miljon pund år

1997. Säljaren visade sig överraskande vara en affärsman i Hong Kong.

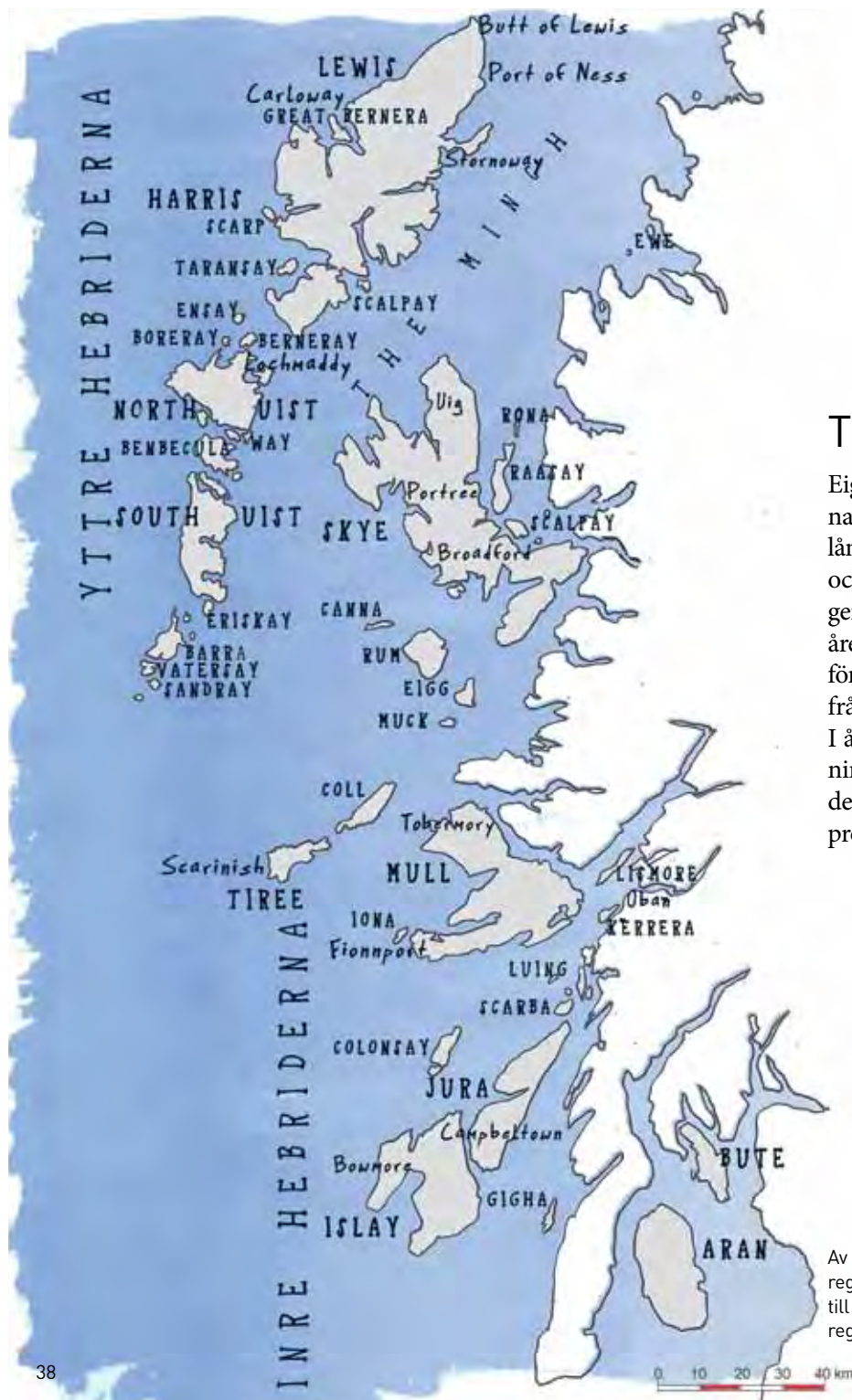
Nu när Eigg-borna äger sin egen ö har tar de stora gröna steg mot framtiden. Efter att i årtionden ha använt diesel-generatorer för att producera el, bildades Eigg Electric 2008 som fick igång öns första elnät 2008.

”My island uses as much energy in a year as a ferry does in a week”, säger Camille Dressler som bor här. Hon är också ordförande i Scottish Islands Federation och vice ordförande i European Small Islands Federation.

Eigg har nu tre hydroelektriska generatorer (som producerar el i de vattenfall som bildas av de extrema skyfallen) och fyra vindgeneratorer under berget An Sgurr. Men eftersom det händer att det inte regnar jämt är elen ransonerad till

ett momentant uttag om 5 kilowatt per invånare. Det är vad som behövs för att koka tevatten och köra en tvättmaskin, eller för att tända femtio 100 watts lampor. Alla har mätare hemma för att hålla koll på sin el och man lär sig snabbt att sprida ut förbrukningen över dygnet. Företag får ta ut 10 kW.

Ettriga små lågtryck drar in från Atlanten med skyfall som varar en kvart, sedan skiner solen igen. Det blåser – och öborna gör någonting av det.



Tiree och Gigha

Gigha söder om Mull har 150 bofasta. Här finns Skottlands första kooperativt ägda vindpark som är ansluten till elnätet - ”The Dancing Ladies”. De är tre stycken Vestas 225 kW vindverk som köptes begagnade för 440.000£ och som producerar 21, GW per år. Efter lite bekymmer dansar de nu igen och gör ett årligt nettoresultat om 85.000£.

Av Skottlands öar hör Yttre Hebriderna till regionen Western Isles och Inre Hebriderna till Argyll and Bute, utom Skye som hör till regionen Skye, Lochaber and Badenoch.

Mykines

Mykines är en av de arton Färöarna, bara tio kvadratkilometer stor. Här finns elva bofasta invånare som producerar el med dieselgeneratorer och alltså värmer sina hus med olja. I skolan går ett barn. Ön kallades av National Geographic för *the World's most unspoiled island* och för att uppleva det kommer besökare hit med kryssningsfartyg och stiger i land i skockar om 500.

Häromåret bestämde de sig för att skapa ett bättre energisystem. På Mykines blåser det mycket men ojämnt och för att hantera perioder med för lite vind krävs ett energilager. Förutsättningarna är enligt det initiala arbetet goda: Mykines har bra infrastruktur, vind och stora ytor.

Utmaningarna är dock stora: - "Förutom att Mykines stora delar av året är en isolerad ö, har den också Europas största koloni av lunnefåglar och det är något som kräver varsamhet", säger Magnus Lindén på Sweco som arbetar med projektet.

Anders Källgård berättar att den "lilla hamnen är en utmaning att angöra, det är *uhyre vanskligt* och kräver fint väder, rätt vindriktning och kunskap om de lokala förhållandena".



MED DEN GULA HATTEN PÅ ●

Saltets blomma

Vid fyratiden på eftermiddagen, om vädret är bra, kan man se "les sauniers" – saltarbetarna – (kallas "paludiers" i resten av Frankrike) ute på salinerna på l'Île de Ré. När vattnet dunstar i dammarna mitt på dan stiger de minsta saltpartiklarna och bildar spröda kristallkedjor, en tunn, blank spetskantad skorpa som ser ut som is. Det är fleur de sel, saltets blomma, så känsligt att det måste skördas snabbt. Nattfukt eller en vindby förstör den. Det är ett salt med rikare och längre smak, finare, något rosafärgat vilket beror på den mikroskopiska algen *Dunaliella salina*. Saltet smakar också något litet av viol. Öborna har använt det i generationer men inte i matlagningsprocessen utan som bordssalt. Inte förrän på 1990-talet kommer man på att göra en kommersiell produkt av det. I dag är 5 procent av saltet som säljs Fleur de Sel.

Sabine - bro-motståndaren, ni minns - tror inte riktigt på det här. "Inte pratade vi om fleur de sel när jag var barn, det är något som har kommit de senaste tjugo åren." En förpackning Fleur de sel kostar flerdubbelt mer än en vanlig påse havssalt. Som min kompis Aage Reerslev brukade säga: Produkter tillverkas i fabriker, varumärken tillverkas i människors hjärnor.



La Conche des Baleines – valarnas bukt – är Rés mest berömda strand, känd för sin fina sand. Den är tre kilometer lång men eroderar sakta ut i havet, på hundra år 75 meter, sedan 1950 en halv meter per år. De tyska betongforten från andra världskriget som en gång låg uppe i klitterna, står nu med fötterna i vattnet. Här spelas Den längsta dagen in av Darryl F Zanuck år 1961. Skälet till att Zanuck väljer denna plats är att stranden är helt obebyggd (förutom betongforten) vilket inte är fallet längre i Normandie.

Under ett par månader bor John Wayne, Robert Mitchum, Henry Fonda, Sean Connery och Richard Burton här, man annonserar efter statister i lokaltidningen och filminspelningen blir en stor händelse i öns historia vilket inkluderar åtskilliga bröllop mellan amerikanska filmtekniker och flickor från Ré.

När jag promenerar på stranden försommaren 2014 ser jag inga spår efter filminspelningen men tyvärr en hel del spår efter nutida besökare.

Gott från skärgården, gott för skärgården

För ett drygt år sedan flyttar Casper och Susanna Mickwitz till Kökar. Susanna är socionom och merkonom, Casper är magister i teatervetenskap det vill säga akademiskt skolad skådespelare samt medianom alltså regissör inom film och TV. Först försörjer de sig genom att köra taxi och lära känna kökarbor (sällan pratar folk så mycket som i en taxi), sedan introducerar de en glassmoped och lär känna alla barn. Till årskiftet 2013/14 köper de ett befintligt bageriföretag från fasta Åland som har en produkt = ett bröd, en skärgårds-limpa. Brödet är karakteristiskt, det har lång hållbarhet, det har en etablerad kundkrets och säljs i huvudsak på färjorna mellan Åland och Sverige som en souvenir. Det har ett tilläggsvärde: det är ett skärgårdsbröd. 93.000 limpor säljs per år.

Casper och Susanna lär sig bagerimaskinerna, de lär sig tillverkningsprocessen, de lär sig stiga upp halv tre på morgonen, de skapar ett litet konsortium som finansierar köpet av recept, maskiner och kunder, de får visst stöd från landskapet och de bygger en bagerihall på Kökar och flyttar kunskande, produktion, distribution och kundkontakter till Kökar.

Det är första gången någon bygger något på Kökar som ingen är emot. De skapar ett helt nytt företag på ön, de skaffar sig själva arbete och sysselsätter första sommaren tre



personer i bageriet plus 3 till i caféet som de öppnar intill (en del av affärsidén). De kommer på att det räcker om de stiger upp klockan sex för att vara klara med tre satser bröd à 220 limpor till klockan sju på kvällen. I juli månad bakar de 13.000 bröd.

Brödet säljs tidigare via fax och telefon. Med lite bättre administration, lite smartare marknadsföring och ett nattskift kan de producera och sälja 200.000 bröd per år.

Kökar är en mikrokommun med 260 invånare. Om du flyttar till Kökar får du gratis barndaghem i ett halvt år och varje barn som föds på Kökar får en "storkpeng" om 500 euro det första året och lika mycket det andra året (om du och barnet bor kvar). Här finns ett inflyttningsteam med frivilliga öbor som hjälper dig med flytten – planering, bostad, praktisk flytt, social service, lära känna grannar och komma med i jaktlag och spelmannslag. Här behövs: bilmekaniker, fiskare, blåbärsodlare, snickare, rörmokare, frisör och här finns kommunala arbeten inom vård och omsorg. Konsten är att få arbeten som passar på heltid till två personer. På Kökar har antalet företag ökat från 18 till 33 sedan 2009 och det är för att många likt Casper och Susanna blir företagare. De skapar sina egna jobb vilket öbor gjort i alla tider med en av följande två strategier:



Susanna och Casper.

(a) I det ena fallet gör du det som man alltid har gjort där hemma och använder det kapital (den mark, de rättigheter) som ärvt ner genom familjen. Det ger rimliga utkomster. Det kan vara en gård, en liten turistanläggning (på gårdens mark), en verkstad, en taverna eller ett byggföretag exempelvis med en grävmaskin. Ditt företag är intimt sammankopplat med dig. Företagets kompetens = din kompetens. Företagets ekonomi = din ekonomi = familjens ekonomi. Verksamheten står på din mark. Det är familjens olivtrassler, fårhagar, åkerfält, byggnader eller fiskevattnen som du har ärvt. Ditt företag är mycket svårt att sälja och det är mycket svårt att arbeta upp värde i verksamheten. Vill nästa generation fortsätta på samma sätt? Vill dina barn leva samma liv som du? Vad händer om de inte vill det och ingen vill köpa företaget ty det finns inget värde i det utom möjligen markens värde?

Detta företag har till syfte är att ge dig lön från dag till dag, från månad till månad, från år till år. Förlåt mig om jag låter brysk men du är fast i ditt företagande. Om du älskar det du gör så är allt gott och dina barn ser dig som ett exempel och vill vara som du. Om du slits ner av ditt arbete och har för små omständigheter, om andra utnyttjar dig och du har svårt att försörja din familj, om tiderna förändras på ett sätt som du har svårt att värja dig emot, kan det sluta illa med en framtvungad försäljning och en bitter pension.

(b) I det andra fallet ser du noga till att du har ett företag som går att sälja. Det ligger inte på din egen mark. Det kan ändå vara djurhållning, livsmedelsproduktion, en verkstad, en taverna eller ett byggföretag. Företaget har en liten men sakta, sakta ökande vinstmarginal, du sköter dina skatter och anställningar exemplariskt. Företagets värde =

egendomen + vinstmarginalen + varumärket, det vill säga kundrelationer + leverantörskontakter + ditt marknadskunnande. Du har ett varumärke som du sköter om, du vårdar dina leverantörer och kunder. Företagets ekonomi är skild från din egen ekonomi. Ditt företag går att sälja men du måste inte sälja det. Om du säljer det får du fem gånger årsvinsten, inte dumt. Du kan lämna ditt företag bakom dig om du vill, när du tycker tiden är mogen.

Ditt företag har till syfte är att bygga upp ett fristående kapital åt dig som går att ta ut från kontot. Du kan lämna företaget bakom dig och börja med något annat om livet och omständigheterna är sådana.

Ett sådant företagande hindrar inte att du också tar ut lön från kontot, månad för månad, år efter år.

Min uppfattning är att de flesta företag på små öar är av typ (a) medan Susanna och Casper är ett utmärkt exempel på typ (b) - inte för att de vill flytta från Kökar, inte för att de vill göra en så kallad exit, inte för att de planerar att sälja företaget om fem till sju år - utan för att de *kan*. Det ger en frihetskänsla. Det är ett sunt sätt att vara företagare, ett klokt sätt att ordna sitt liv. De kom hit till Kökar från Helsingfors och Paris, de har energi och idéer och de gör ett gott bröd som gör gott för ö-samhället.

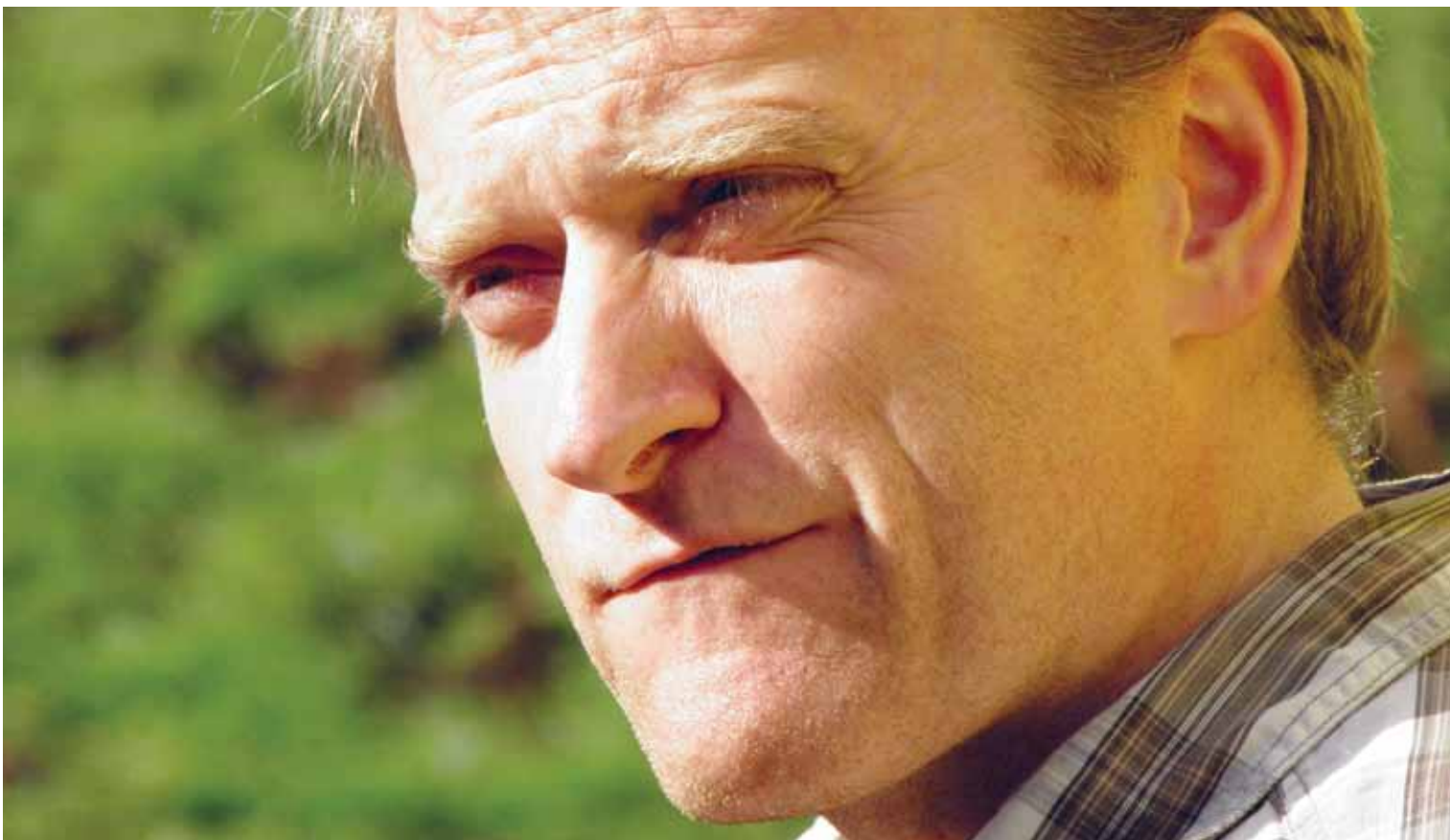
Kakor från Mull

Mull ligger på Skottlands västkust, den hör till Inre Hebriderna. Här bor 2.500 människor på en yta ungefär samma som staden New York men här finns inga skyskrapor, ingen MacDonalds, ingen tunnelbana och inga trafikljus. Dock finns det en rondell, en rullande biograf samt ett överflöd av vildmark, berg, bäckar och klart, rent vatten med mycket skaldjur och fisk. Det blåser och det regnar ofta men bara en kort liten stund.

Joe Reade växer upp med sina två bröder på Mull. Föräldrarna flyttar hit från Somerset 1985, köper en gård utanför Tobermory och börjar tillverka ost. "We needed a challenge." Joe går på universitetet men bestämmer sig år 2001 för att flytta hem till Mull med sin fru Dawn. När jag besöker bageriet i september 2012 driver han ett biodynamiskt bageri i sin brors garage, har elva anställda och tillverkar 15.000 kex ("biscuits") i timmen. "It was my Mummy's idea."

Kakorna är verkligen goda, särskilt "Lemon melts" faller mig i smaken, gjord på endast fem ingredienser medan ett stort fastlandsbageri typiskt använder 27 (ni vill inte veta vilka) till motsvarande produkt.





MED DEN GULA HATTEN PÅ ●



John, Brandon and
den tredje brodern.

Brodern Brandon producerar lokal el till bageriet i en vattenfåra nedanför bageriet. De hämtar ved på kullarna runt omkring. Den tredje brodern har hand om the Cheese Farm.

Vid tiden för mitt besök har Joe just fått kontrakt med Marks & Spencer om att leverera kakor till 260 butiker. När jag följer upp det ett år senare har han 500 M&S-butiker som kunder och tillverkar 80.000 kakor om dagen – med samma höga kvalitet, helt organiskt, med lokalproducerad el. Han investerar 2 miljoner euro i verksamheten och ökar personalstyrkan till 20 anställda.

”The banks just thought I was bonkers to be building a bakery on a Hebridean island”, säger Joe och berättar att det var han som kontaktade Marks & Spencer när de offentliggjorde sin Plan A för hållbarhet. ”They are very strict on quality but they are out there after something different and special. They are not coming to us for a fast commodity, we are not competing solely on price. We are giving them something unique and they are paying a fair price. This gave us a USP and our remote location that was not very practical turned into a real advantage”, säger han.

”The company’s experience shows how minnows can take advantage of strategic developments at giants.”

Bageriets största problem är kostnaderna för att transportera kakorna på färjan. Det avgörande är att ha en kort men bred packbil (“A short fat van on the ferry costs 50£ a week, a long van costs 150£”).



Föräldrarna.

Turism Iona

I andra änden av Mull ligger den lilla ön Iona med 125 invånare. Hit kom år 563 munken Columba med tolv följeslagare. Småningom fick han ön av kungen av Argyll och grundade här ett kloster. Hundra år efter hans död år 597 skrev Adomnan, klostrets nionde abbot, hans levnadshisto-

ria vilket är varför vi vet mycket om detta helgon och hans verk. Ytterligare tvåhundra år senare skövlade norska vikingar klostret – år 795, 702, 806 och 825. Ionas skatter hann föras bort i trygghet, bland annat Book of Kells, mästerverket bland keltiska handskrifter, som skrevs här. På 1200-talet

grundade benediktiner ett nytt kloster på ruinerna av det gamla. Sextio skotska, iriska och norska kungar är begravda här.

Terry – som har varit trädgårdsmästare här i arton år – berättar att 200.000 besökare kommer hit varje år på Mulls slingrande, enfiliga vägar med buss, bil och till fots. I

den lilla fiskehamnen Fionnphort kan 40-50 bussar stå parkerade samtidigt medan besökarna har åkt över till Iona med färjan. ”A cultural honeypot”, säger Terry, som bekymrar sig för öns hållbarhet, de höga månatliga elräkningarna och var ska intäkterna komma ifrån?

Klostret på Iona.





Seffers hembygdsmuseum.

Att tänka baklänges

Vårt samhälle är uppbyggt kring principen ”betala först – konsumera sedan”. Vi betalar för maten innan vi äter den, vi betalar för boken innan vi läser den, vi betalar inträde till biografen innan vi ser filmen. Även på en restaurang görs priset upp innan vi äter (det står på menyn), fast vi betalar först när vi ätit klart. Är det dåligt, får vi klaga. Är detta alltid en bra princip eller är det ibland ett problem?

Vårt samhälle hyllar också principen att spara i motgångstider. Om intäkterna uteblir ska vi dra ner på allt – service, öppethållande, personal, utveckling. Vi satsar inte gärna i motgång. Det gäller inte minst inom kulturens område. Är detta alltid en bra princip eller är det ibland ett problem?

Små öar har små museer som brottas med små ekonomier. De har begränsad öppettid för att spara på kostnaden för museivakt, och de tar blygsamma entréavgifter för att finansiera sin verksamhet. Detta är så vanligt att vi tycker det är självklart. Men människor vill inte alltid betala i förväg för något som är okänt och kanske ointressant och därför går de inte in, framförallt inte om de är en hel familj. Det gör att museerna missar besökare.

Men tänk om besökarna får betala i efterskott? Om vi vänder på principen ”betala först – konsumera sedan?” De kanske betalar mer om de har upplevt ett roligt och inspirerande museibesök?

Seffers är ett litet museum i skärgårdskommunen Vårdö på Åland som går från att ta entréavgift (2005) till att ta sortiavgift (2006 och framåt) och som radikalt ändrar sina öppettider.

Sommaren 2005 har museet öppet från 28 juni till 30 juli tisdag, torsdag och lördag från klockan 12 till 15, inalles 15 dagar. En museivakt anställs för dessa 15 dagar vilket kostar 920 euro. 111 personer besöker museet. Dessa betalar 104 euro i inträde (några var barn) samt ger frivillig avgift om 34 euro. Museet får också 400 euro i bidrag från kommunen. De årliga intäkterna är alltså 538 euro, men eftersom museivakten kostar 920 blir årets resultat minus 382 euro.

Nästa sommar håller museet öppet 21 dagar, måndag – fredag från den 3 till den 31 juli mellan klockan 10 och 16. En museivakt anställs för 10 dagar vilket kostar 963 euro. Resterande 11 dagar delar frivilliga på vaktjobbet genom att frivilligt ställa upp en dag per person vilket de tycker är roligt och som upplevs mycket positivt.

Resultatet blir att 256 personer besöker museet (en ökning med 231 procent!). Besökarna betalar inget inträde – men i stället 140 euro i frivillig sortiavgift, trots att ingen ber om avgift utan det endast finns en sparbössa i form av en liten gammaldags trätunna ca 30 cm hög och 20 cm i diameter bredvid gästboken. Om besökarna frågar om de kan ge ett

bidrag visas de till gästboken och »sparbössan».

Sommaren 2007 ökar antalet besökare till 505 och summan av frivilliga avgifter är 342 euro.

	2005	2006	2007
Antal besökare	111	256	505
Fastställda entréavgifter	104	-	-
Frivilla sortiavgifter		140	342

Ställda inför problem med minskat antal besökare och minskade intäkter vågar styrelsen för Seffers ändra på problemen i stället för att lösa dem. De vänder sin motgång till medgång genom en kreativ syn på resultaträkningens intäktssida (trots en uppenbar risk för minskade intäkter) och genom att våga ha längre öppethållande (trots ökade kostnader).

Det räcker inte med att vara kreativ, man måste vara modig också.



Play among friends

Små öar har sina strategier. De kryper under den politiska radarn, de rider på vågor som andra gör, de bildar nätverk och allianser. Några forskare har gjort modeller och försöker beskriva hur öar överlever i en globaliserad värld där fokus är på skalfördelar och låga kostnader. Till exempel så menar professor Geoff Bertram från Nya Zeeland att små öar balanserar upp sitt lilla, tröga näringsliv med två intäktskällor: bidrag från utflyttade och stöd från offentlig sektor: Migrant/Remittances och Aid/Bureaucracy. Hans modell kallas MIRAB och MIRAB-ekonomier är skickliga i att hävda sig politiskt (genom FN) och utvecklar exempelvis offshore banking och turism. Typiska MIRAB-öar är Samoa och Tonga i Söderhavet, Sankta Helena, de amerikanska Jungfruöarna, Guadelope, Martinique och Kap Verde i Atlanten.

Professor Godfrey Baldacchino lanserar en alternativ modell år 2006. Han menar att små öar inte behöver vara offer

för världsekonomin utan kan spela en aktiv roll och bestämma över sitt öde. Eftersom de saknar inland så ser de i stället fastlandet som det territorium de kan exploatera och kolonisera. Baldacchino kallar sin modell PROFIT och ser mer till politiska och rättsliga aspekter än till ekonomiska, hur små öar hanterar invandring, hur de klarar tuffa förhandlingar om vind och olja, transporter och skatter. Jämfört med MIRAB-ekonomier så tänjer PROFIT-öar på sina subnationella, inrikespolitiska rättigheter och skapar intäkter genom diplomati inriktad mer på procedurer än på direkta stöd, låg grad av bidrag, lokal tillverkningsindustri samt en stark egen ekonomisk förvaltning.

PROFIT-öar är Jersey, Guernsey, Bahamas, Caymanöarna, Isle of Man, de brittiska Jungfruöarna, Malta, Bermuda, Cypern och Åland, där jag bor och som jag känner väl. Vi ges på 1920-talet ett omfattande självstyre av Nationernas Förbund efter att försöken att återförenas med Sverige

misslyckats och får därigenom egen flagga, eget postverk med egna frimärken och eget medborgarskap (den åländska hembygdsrätten som ger medborgarna rätt att äga fast egendom), blir en demilitariserad zon där männen är befriade från värnplikt samt ges ett skatteundantag som medger att skattefri försäljning får ske på fartyg som anlöper Åland. Därför anlöper kryssningsfartygen Åland på sin väg mellan Stockholm, Helsingfors, Åbo och Tallinn och det kapitalintensiva åländska sjöklustret utgörs av tio rederier med trettio fartyg som direkt sysselsätter över 3.700 personer varav 1.600 ålänningar, många i skärgården. Sjöfarten bidrar till 26% av Ålands BNP. Räknet med spridningseffekterna (inklusive inköp och sysselsättning utanför Åland) omsätter sjöfartsklustret årligen omkring en miljard euro brutto och sysselsätter 7.000 personer på helår.

Större än Åland

Rederierna har sina huvudkontor på Åland men bedriver huvuddelen av sin verksamhet utomlands, de är "större än Åland". Samma gäller Paf – Ålands Penningautomatförening – som tillkommer i kölvattnet av den åländska rederinäringen i mitten av sextitalet. Företaget ägs av och vinsterna går till ideella föreningar, helt och hållet. Ursprungligen inriktad på enarmade banditer och Pajazzo-spel växer verksamheten in i internet-världen och är liksom sjöfarten "större än Åland" med marknader i Finland, Sverige, Estland, Spanien och Italien. Även om internet inte vet av några gränser följer

spelen internationella spelregler och har en matematisk återbetalningsprocent på upp till 98 procent. En tydlig PROFIT-strategi baserad på en vänlig och ovanlig affärsidé: Om du som spelare vinner så behåller du pengarna, om Paf vinner så går pengarna till idrott och kultur. Du spelar bland vänner, säger Paf.

Ö-spel

Vartannat år tävlar öar med varandra i cykling, volleyboll, segling, skytte, simning, triathlon och ytterligare ett tiotal idrotter. Första ö-spelen hålls 1985 på Isle of Man och blir en sådan framgång att man gör om det två år senare på Guernsey och sedan fortsätter på Färöarna, Åland, Isle of Wight, Gibraltar, Jersey, Gotland, Shetlandsöarna, Rhodos och Bermuda. Nästa gång (2017) hålls de åter på Gotland och de har hållits två gånger också på Isle of Man, Isle of Wight, Guernsey och Åland, det sistnämnda kanske för att organisationens ordförande är ålänningen Jörgen Pettersson, lagtingsman och författare som med varm och rolig röst sprider goda nyheter via sina böcker och sin blog. Ovanligt för en journalist men så är han först och främst öbo.

Play among enemies

Som vi kan se i det senaste valresultatet upplever grekerna sig vara omgivna av fiender. Dodekaneserna och Kykladerna är 48 små öar, varav fem har klarat sig hyggligt igenom finanskrisen. De tillhör Södra Egeiska Havet, en av Greklands tretton regioner.



"Om 12% av Tysklands befolkning bodde på öar, skulle politiken ta mer geografisk hänsyn." Jean-Didier Hache.



Södra Egeiska havets öar hopsamlade, en våt dröm för en europeisk tjänsteman.

Här startade massturismen på 1990-talet. Om vi räknar turister per meter strand i dag, tjugofem år senare, så har Antiparos 321, Santorini 861 (och lilla Thirassia 22), Folegandros 1.330, Mykonos 1.837 och på den vackra, tätbefolkade Syros som är regionens marina nav har den regionala huvudstaden Ermoupolis svindlande 5.227 turister per meter strand och år.

Det här är ljuvliga öar men de lever inte upp till EU:s norm för sopsystem 1993/31, de är bullriga med hög ljudnivå (= ljudförorening) och har en låg andel återvunnet avfall. Sopeldarna brinner på näsen.

Samos har förlorat många av sina turister och antalet bäddar minskar på grund av oklar strategi och svag ledning. Syros har den högsta andelen nedskräpade stränder (inte förvånande), Santorini har högst andel olagliga byggnader och Tinos har ingen kommunal avfallsplan.

Många greker hoppas på en bättre framtid, de tänker baklänges och vet att i Egeiska Havet väntas klimatförändringarna innebära fler nätter med tropisk värme över 20°C och trettio fler sommardagar per år, vilket i så fall förlänger turistsäsongen och förhoppningsvis jämnar ut färskvatten- och elbehoven under de 15 miljoner gästnätter som öarna erbjuder.



Turismens inverkan på tio av öarna i Kykladerna (Ringöarna) och Dodekaneserna (Tolvöarna), Södra Egeiska havet. Siffrorna är från 2001.



På väg in till Lappo.

Lappo

En av öarna i Ålands skärgård är Lappo, 8 km² stor med 40 bofasta. Lappobor börjar bli en sällsynthet men det borde rent statistiskt finnas 20,5 unga, välutbildade personer som vill flytta till Lappo. Undersökningsföretaget Gallup har år 2010 frågat 350.000 ungdomar i 48 länder om de vill flytta från sitt land och i så fall vart. Mätningen visar att önskan att flytta till vissa länder är mycket stor, liksom önskan att flytta från andra länder. Jag vet att tre miljarder människor lever på 2 dollar om dagen eller mindre. Jag förstår att det är svårt att bo i Sahara, Sierra Leone och Haiti. Men jag visste inte att, om det var fritt för alla runtom i världen att flytta dit de vill, så skulle var sjätte människa på jorden flytta. Det är 700 miljoner vuxna.

Många vill till Kanada och USA. Australien och Nya Zeeland är också populära. Finland kommer på artonde plats. Om det var fritt att flytta skulle Finlands befolkning som helhet öka med 29 procent, mer än en och en halv miljoner personer. Finland är som bekant ett av världens lyckligaste länder. Av Finlands 342 kommuner är de som ligger i skärgården och vid havet de lyckligaste. Vårdö ligger i topp, Kumlinge kommer på åttonde plats och Brändö på nionde plats.

Lappo är bara en kommunedel, en ö som inte täcks av statistiken. Men läget i skärningspunkten mellan Vårdö, Kumlinge och Brändö talar för att Lappo torde vara en av de fem-sex-sju lyckligaste platserna i Finland och därmed en av de lyckligaste platserna i hela världen. Enligt Gallupundersökningen kan de mest attraktiva delarna av världens mest populära länder räknas med dubbelt så höga siffror.

Kalifornien, Singapore och Lappo kan alltså öka sin befolkning med 58%. Då skulle det bo 55 personer på Lappo och hela kommunen skulle öka från 488 till 771 personer.

Det måste nu vara kommunstyrelsens viktigaste uppgift att leta upp de 283 personer som vill till Brändö och framförallt de tjugo och en halv unga och välutbildade personer som vill till Lappo. Jo, jag vet att de är svåra att få tag i. Men de kan få tag i Lappo, om ön är skicklig i att marknadsföra sig som en lycklig, trygg och vacker plats där det finns arbete och bostäder. Det är viktigt att göra Lappo känt ute i världen.

Här finns en självständig bankrörelse, ett högklassigt museum, en stor gästhamn och en bra krog. Lappoborna själva är en fantastisk samling av ministrar, salladsodlare, bankdirektörer, sjömän, professorer, snickarmästare och turistföretagare. Den får mig att tänka på Hoëdic med sina begåvade och starka kvinnor så som Ålands statsminister lantrådet Camilla Gunell, trafikministern Veronica Thörnroos, författaren Åsa Lind och företagaren Tiina Eriksson som sedan tio år driver ett gästhem i en gammal byskola och erbjuder: ...ingenting.

Tiina säljer avsaknad av aktiviteter, att naturen är orörd, att vattnet inte är smutsigt, att det inte finns en massa bakgrundsljud och att det inte finns luftföroreningar som skymmer stjärnorna. Hon tycker att hennes gäster ska stanna upp och börja ta hand om sig själva och därför bygger gästhemmet delvis på självhushåll - men hon lagar en fantastisk god nässelsoppa, bakar bröd och bjuder på hemlagad saft. Alla vill komma tillbaka fast Tiina bara säljer tystnad. Och fågelsång.



Idylliska Pellas Gästhem på Lappo.



Arkipedalo

Om du googlar på ordet "skärgården" så får du över sexhundratusen träffar. Först i listan är Wikipedia som behandlar Sveriges, Finlands och Zadars skärgårdar i Kroatien. Sedan träffar sökroboten Stockholms skärgård, så småningom också Åboland och även Åland.

Googles image av skärgården är nationell. Östersjöns skärgård – en av världens största, med 45 mils sträckning från Finska viken över sydvästra Finland och Åland till östra Mälaren och med över 100.000 öar, som kan mäta sig med Windward Islands i Små Antillerna (övärlden från Guadelope ner till Grenada) eller l'Archipel de Tahiti i franska Polynesien – är delad mellan tre nationer. Så har det varit sedan Det Stora Nordiska Kriget tog slut år 1721. Men skärgården kanske går att förena? Fastän öarna skils av gränser har de samma ursprung – geologiskt och kulturellt.

På den östra sidan är det Finland som är dessa skärgårdars moder, med Åboland som stora syster och Åland som lilla syster, uppvuxna tillsammans. Till denna skärgård kommer tiotusentals cykelturister varje år. De är en sympatisk besökare som lämnar förvånansvärt stora pengar efter sig och anmärkningsvärt små ekologiska ringavtryck. De ser förstås inte de svarta gränserna som löper genom havet mellan Finland och Åland mitt i Delet, strax öster om Jungfruskär, mellan Asterholma och Immaskär, mellan Torsholma och Nätö, mellan Jurmo och Osnäs. Skärgårdslandskapet är en destination – inte två (eller tre, om Sverige räknas in). Hösten 2008 lanseras idén i Ålands skärgårdsnämnd. Skärgårdsombudsman Tapio Penttilä skaffar stöd hos skärgårdsdelegationen på den finska sidan. I april 2009 är det hela igång, ålänningar och åbolänningar ska sida vid sida arbeta för att besökare ska cykla genom den gemensamma skärgården, sömlöst, utan krångel och administrativa upplevelser.



Cykelkarta över den gemensamma åländska-åboländska skärgården.

Cykelentusiasten Martti Nilsson anställs som projektledare. Han och jag cyklar längs alla land- och sjövägar, iakttar, antecknar, bedömer och dokumenterar cykelvägar, säkerhet, skyltning, service och priser.

Projektet ger ut en populär, gratis cykelkarta i 30.000 exemplar som visar åtta olika cykelrutter genom skärgården och på tre språk ger översiktlig information, länkar och telefonnummer till områdets turistorganisationer. Projektets resultat är en ökning av cykelturismen, att man kan hyra cykel "drag and drop" (låna cykeln på en plats och lämna den någon annan stans) och att det finns cykelpaketresor (inklusive att man får sitt bagage flyttat med bil). De femton-

tusen cyklisterna förbrukar i medeltal 80 euro/person/dygn och det finns nu femdagars cykelpaket till denna nordliga ö-destination som kostar lika mycket per person som en vecka vid Medelhavet.

Adriatiska havet

Adriatiska havet är Medelhavets norra arm som täcker 138.600 km² med en vattenmassa på 35.000 km³. Ner till 1.500 meters djup i söder men grunt i norr, 250 meter djup i genomsnitt, från Otranto sund i söder till Trieste i norr. Den marina trafiken är livlig på grund av närheten till många av Centraleuropas inlandsstater.

Kroatien innehåller flest öar i Adriatiska havet. Državni Zavod Za Statistiku (deras nationella statistiska byrå) hävdar 1.185 öar, holmar och skär varav 47 är bebodda. De obebodda öarna är lika kända som de bebodda, till exempel de 147 Kornatiöarna som George Bernard Shaw beskriver 1929: "På den sista dagen av skapelsen önskade Gud att kröna sitt arbete och skapade Kornati av tårar, stjärnor och andetag." Denna mening citeras naturligtvis ofta av den kroatiska turistnäringen, vilken bidrar med 27 procent av landets BNP.

Fisket är en viktig bransch mestadels med traditionella fiskerbåtar under 12 meter i längd. 2011 exporterade Kroatien 40.000 ton fisk till ett värde av 130 miljoner euro. Dyr fisk som tonfisk exporteras, billig fisk som sill importeras.

På andra sidan av Adriatiska havet ligger Venedigs 550 km² stora lagun med 32 bebodda öar.

Uppe i norr ligger den 160 km² stora, grunda Marano-Grado lagunen, ett träsk med låglänta öar, obebodda med undantag av Grado med 8.000 invånare.



Adriatiska Havets Bassäng.

Färjor

1973 träffar jag min blivande fru och börjar åka färja mellan Sverige och Kökar. På rutten mellan Långnäs och Kökar går m/s Kökar och m/s Tre Måsar som är helt ny innan hon år 1980 ersätts av m/s Gudingen. 1985 tillkommer m/s Skiftet. De nuvarande färjorna är alltså 34 respektive 29 år gamla.

Under trettio år är jag sommarboende på Kökar. Varje jul- och höstlov, vår och sommar är vi här ute. Det blir nästan femhundra resor fram och tillbaka, cirka fjorton tusen sjömil. År 2006 flyttar jag till Kökar och då ökar antalet resor förstås. Som landskaps skärgårdsutvecklare rör jag mig både i skärgården och mellan stan och skärgården. Två resor i veckan i fem år blir 29.000 sjömil. Nu har jag sammanlagt rest 43.000 sjömil på våra skärgårdsfärjor vilket motsvarar två varv runt jorden.

Europeiska män blir i genomsnitt 77 år gamla, kvinnorna 82 år. Av den tiden tillbringar vi drygt sex år med att titta på TV. En tredjedel går åt till att sova, medan vi äter under nästan sex år och kysser varandra i två veckor. Stadsbor väntar på grönt ljus i två veckor. Kvinnor sköter hus och barn över tio år av sitt liv, medan männen gör det knappt tre månader. Drygt åtta månader tillbringar vi med att ha sex, och morgontoaletterna tar 1,5 år i anspråk av våra liv. Motionerar gör männen mest, drygt två år och åtta månader, medan kvinnor i genomsnitt gympar bort drygt ett år av sina liv. Själv har jag gjort av med fyra-

Färjan är öarnas navelsträng och har en viktig social funktion som mötesplats, sammanträdesrum och skvallercentral. Öbor behöver inte FaceBook, de har FerryBook.



Bärplansbåt till Ischia.



Färjan över Storsundet utanför Trondheim.



Färjor på Bosporen.



Färja till Texel på Waddensee.



Färjan går över Malö strömmar.



Fårfärja, Skottland.



Färjan till Arran från Ardrossan (det finns en mindre färja också, från Cloanaig).



Utanför Procida, Neapel.



Färjor i Ischias lilla hamn.

tusen timmar av mitt liv på att åka färja och har haft tid att tänka på ett och annat.

Thinking outside the box betyder ordagrant att tänka utanför lådan. Det är att tänka annorlunda, okonventionellt eller på ett helt nytt sätt, att tänka utanför ramarna. Ta en modern färja som exempel: den är som en låda, både fysiskt och som system. Fartyg utformas för att möta resenärers transportbehov, för att möta hav som de ska vara sjövärdiga i, samt för att möta finansiärernas krav på avkastning det vill säga vara en lönsam affär.

Det är lådans tre sidor. Denna låda bör behandlas med stor respekt och omsorg. Det är inte säkert att behoven är desamma som förr, det är inte säkert att tekniken är densamma som förr, det är inte säkert att finansieringsmöjligheterna är desamma som förr och det är därför inte säkert att systemet ska utformas som förr.

Det finns uppåt 200 rederier som trafikerar de europeiska öarna: Condor Ferries, Red Funnel Ferries, Moby Line, Isle of Man Steam Packet Company, Grandi Navi Veloce, Smøøernes Faergeselskaber, Blue Star Ferries, Eckerölinjen, UN RoRo, SNCM Corsica Ferries, Scandlines, TransManche Ferries, Stena Line, BornholmerFaergen, Grimaldi Lines, Hoverspeed, Viking Line and Wightlink är några. Branschen växer snabbt och det gläder de flesta öbor eftersom det innebär både tillgänglighet och arbete. Men alltför många tänker out of the box: utanför ramarna, utanför lådans sidor genom att ifrågasätta resenärernas behov, hur vi



FRS Halunder Jet på väg till Helgoland.



På väg till Korfu.



Caledonian MacBraynes färja till Iona.



På väg till Nådendal.



möter dessa och hur transportsystemets olika delar hänger samman (eller inte). En stor kryssningsfärja på 50.000 brutoton förbrukar i medeltal dubbelt mera energi per person-kilometer än motsvarande landsvägtrafik. ”Att färdas på sjön är 5 gånger dyrare och tar 3 gånger längre tid”, konstaterar Tereze Säll och Tomas Nordberg vid Stockholms länsstyrelse. Dyra och långsamma, dessa lådor.

Fårö

I planeringen av trafiksystem används ofta den så kallade fyrstegsprincipen för att hushålla med investeringsmedlen och för att minska trafikens negativa effekter på trängsel, luftkvaliteten och klimatet. De fyra stegen är (1) tänk om, (2) förbättra, (3) bygg om, och (4) bygg nytt.

En enmans linfärja som man drar för hand över ett litet sund mellan två öar på Koster möter enstaka resenärers behov med tillräcklig säkerhet och komfort till en låg kostnad. En fyratusentonnare som möter tiotusentals resenärers behov av att med hög säkerhet och komfort färdas över det Tyrrhenska Havet mellan det italienska fastlandet och Elba till en kostnad om 14 euro för enkel överfart är ett helt annat system – another box.

På Fårö norr om Gotland bor 500 personer sommartid, 10.000 vintertid. Färjorna Bodilla och Freja gör tillsammans 16.000 turer per år över sundet som är 1,3 kilometer brett, 80 procent av trafiken sker sommartid, vinterbefolkningen minskar sakta men konstant. Kostnaden för färjorna är hög och trafiken stockar sig sommartid. En nio meter bred och 1.500 meter brolösning har därför föreslagits.

Lokalbefolkningen ställer sig kraftigt negativ till ett brobygge. Man är rädd att affärerna på ön ska slås ut om det blev lättare att åka till fastlandet, man vill heller inte överexploatera ön och bron gör färjearbetarna arbetslösa. En lokal folkomröstning 1998 ger en förkrossande seger för Nej-sidan. En fyrstegsutredning 2013 ger följande underlag:

Steg 1: Tänk om

Att lokalisera skola, vårdcentral, butiker till Fårö innebär att de boende inte behöver resa över sundet. Det skulle också ge fler jobb på ön med kortare resor som följd. Bredband gör det möjligt att arbeta på distans vilket minskar resandet något. Bättre kollektivtrafik gör det möjligt för dem som inte har bil att bo på Fårö.

Steg 2: Förbättra

Digitala skyltar med information om färjans avgångstider längs med vägarna som ansluter till färjelägena skapar förutsättningar för en lugnare trafikrytm och minskad stress i trafiken.

För att minska väntetider kan färjorna köras oftare. Under sommarmånaderna går redan färjorna i skytteltrafik så under den mest intensiva perioden på året finns ingen ytterligare kapacitet att hämta. Med endast en färja i drift kan som mest 20-minuterstrafik uppnås. Kör man båda färjorna hela tiden kan man uppnå ännu tätare avgångar.

Steg 3: Bygg om

En modernisering av färjeläget och färjorna skulle öka tillgängligheten. Det kan genomföras som en långsiktig reinvesteringssåtgärd (= i takt med att ny teknik blir tillgänglig byts gamla färjor ut) eller om nya, fler, större och mer miljövänliga färjor införskaffas.

4 Bygg: nytt

Tre olika brolägen har utretts. Det läge där färjan går nu är fördelaktigast. Där kan byggas en öppningsbar bro, en fast bro där farleden muddras till 6,5 meters djup, en sänktunnel eller en bergtunnel. Broarna kostnadsberäknas till en 50 miljoner euro, tunnarna till 200 miljoner.

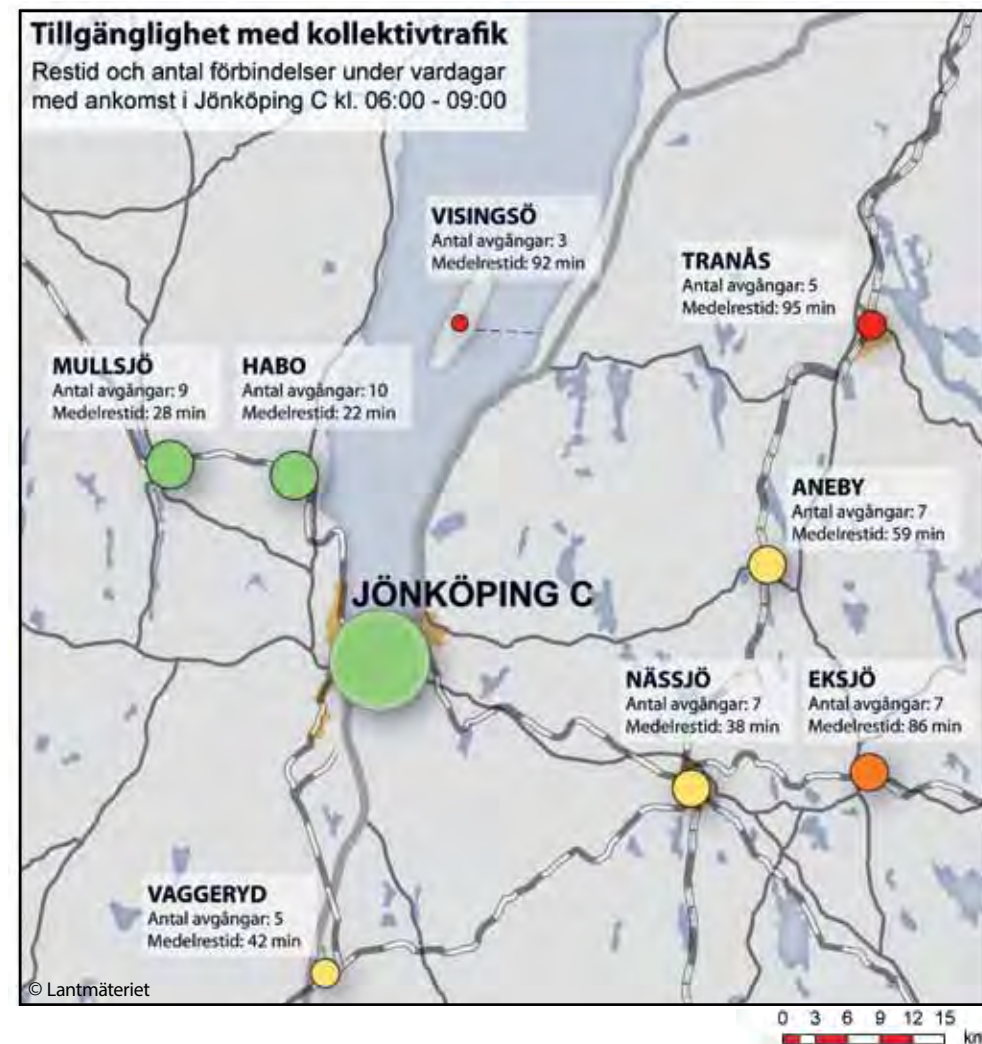
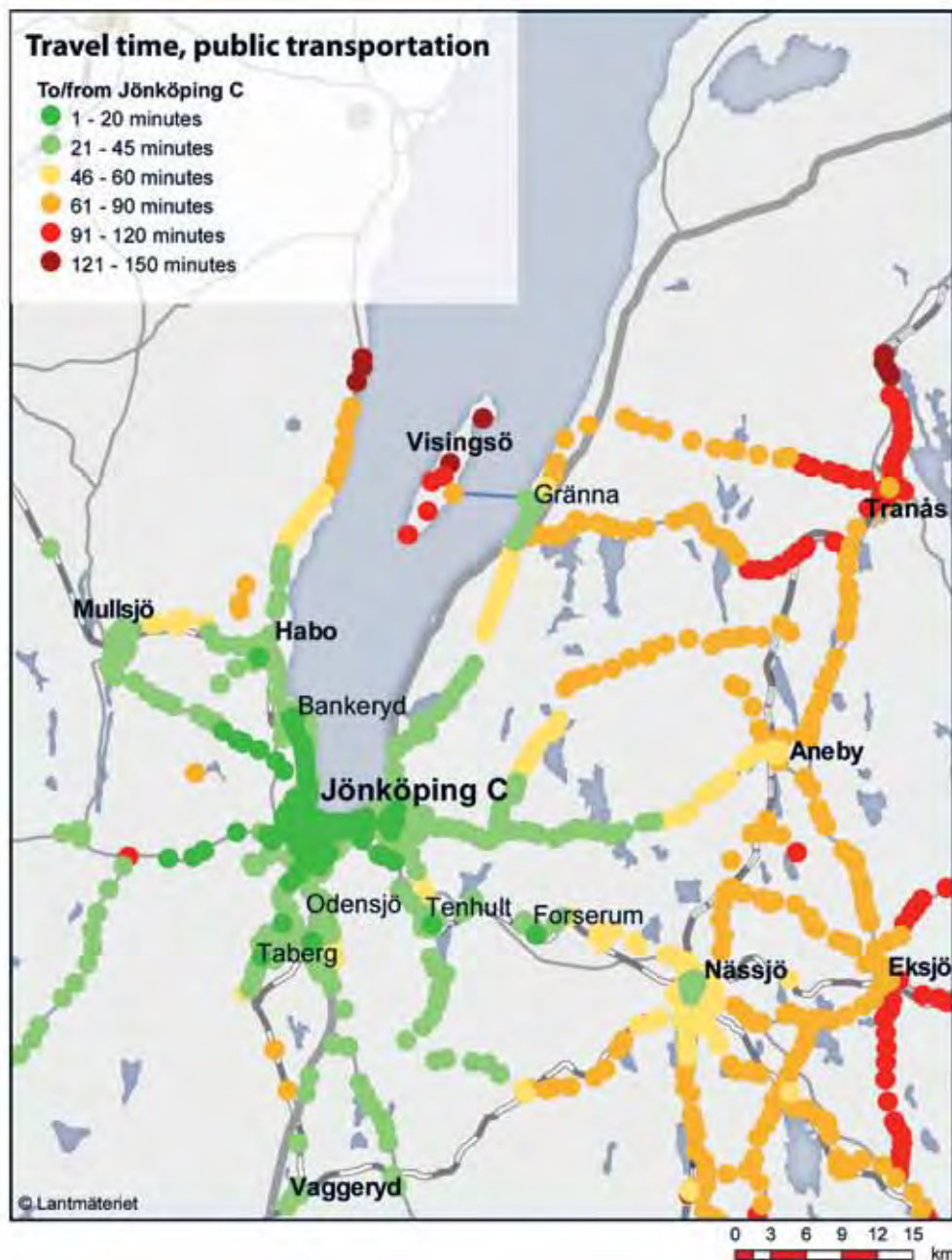
Visingsö

Visingsö ligger i sjön Vättern i Sverige. Här bor 740 personer året om på den smala ön, 14 kilometer lång och 3 kilometer på det bredaste stället. Här finns en skola för barn i klass 1-6, högre upp i åldrarna får de ta färjan Braheborg till Gränna. Här finns byggföretag, jordbrukare och åkare, ett sextiotal för en ö typiska småföretag, många mångsysslare. Kommunen är förstas den största arbetsgivaren, ett tydligt bevis på CPMR:s energiske sekreterares Jean-Didier Hache uttalande: "The main occupations on islands are tourism, transports and public service".

Hälften av öns förvärvsarbete befolkning arbetar på ön, hälften pendlar till fastlandet, nu med den nya färjan Braheborg som döptes i Gränna hamn januari 2014 efter åtta års projektering och byggnation, 200 ton tyngre än ursprungligen planerat, med nya färjelägen på båda sidor. Den tar 34 bilar och 397 passagerare men möter lokalt motstånd. Många fastboende är emot en jättestor färja och anser att det finns nog med bilar på Visingsö. Kanske behöver de inte ha en så stor låda?



På väg ner till Gränna färjäste mitt emot Visingsö.



Restid och tillgänglighet med allmänna färdmedel till Jönköping från intilliggande städer, byar och från Visingsö. Kartan skapad av mina kollegor Marianne Lindblom och Malvina Lija på Sweco.



Åland består av 6.429 öar större än en egna-hemstomt (3.000 m²). Tiotusentals av de övriga – holmar, öar, bådar och skär som är en eller ett par hektar stora – passar som studieobjekt i skolundervisningen.

Under min inskolning till öbo kommer jag att arbeta som lärare på ön. Under två månader är jag klassföreståndare för en sammanslagen klass 1 + 3 (6 elever), då ordinarie lärare insjuknat.

Vi är en liten, gammaldags skola där alla barn är kända av alla lärare, där läraren ännu är en auktoritet och där ingen lämnar matbordet förrän alla tillsammans tackat för maten. Att vara lärare är en fantastisk genväg in i samhället: till barnen, deras föräldrar och familjer, till ö-samhällets struktur och villkor. En dag ber jag barnen göra en karta över sin skolväg. Jonas Nordberg som bor på en liten ö norr om Kökar ritat kartan på sidan 10.

Under det kommande läsåret är jag lärare i gymnastik och i hemkunskap för klass 7 och 9. Jag undervisar också i tillvalsämnet Vildmark och flyttar då ut undervisningen till ”det blå klassrummet”.

För en skolklass är en liten ö ett spännande naturuniversitet, en avgränsad, fattbar värld för vetgiriga tonåringar. Man kan kalla ön för en blå skolsal, omfluten av vatten, ett naturuniversitet.

Man börjar undersökningarna i förväg. Man drömmer, fantiserar, tar reda på fakta. Zoomar in ön i Google Earth, tittar på sjökort, geologiska kartor, djupkartor. En ö har så naturliga gränser, den erbjuder ett lagom stort studieobjekt. En ö låter sig fångas i en presentation. När man har varit på ön kan man samla sina upplevelser, erfarenheter, minnen, anteckningar, skisser, bilder till en utställning, ett bildspel eller en bok.

I slutet av maj seglar vi med tio ungdomar i laber vind 11 distansminuter (22 kilometer) ut till havsbandet, till ett avlägset fiskeskär, där vi har skola i några dygn.

På schemat står:

- att kartlägga, dvs mäta ön från norr till söder och från väster till norr, rita av ön, räkna ut hur lång strand ön har, att mäta dess höjd över havet (trigonometri)
- att undersöka vegetationen (floran)
- att undersöka djurlivet: insekter, fåglar, älgar... (fauna)
- att beskriva berggrunden (geologi)
- att undersöka vattnen omkring ön: djup, bottenvegetation, djurliv... (biologi)
- att i ord och i bild beskriva ön, t ex genom att fotografera, rita och skriva (bild, svenska, data)

- att leka, ro och orientera (idrott)
- att tälta, laga mat, sköta sin hygien (hemkunskap)
- att lära sig att ta hand om sig själv och om andra (social fostran)

Vi ser storlommarna flytta och vi ser 1.100 prutgäss passera klockan fyra på morgonen. Fyra havsörnar har bo på ett skär intill. Vi lägger nät och får strömming och flundror som vi tillreder. Vi organiserar matlag som i tur och ordning förbereder och serverar utsökta, tre rätters måltider samt röjer upp. I tre dagar är skäret vårt blå klassrum.



Färjan lastas av i Lipsi hamn.

Sottunga och Lipsi

Sottunga är Finlands minsta kommun med precis 100 invånare. Här finns många öar varav fyra bebodda. Den samlade landarealen är 27 km² men kommunens yta inklusive vatten är väldiga 342 km².

Hösten 2008 bestämmer Sottunga skola att de ska åka på skolresa nästa vår till en ö. Det är fem flickor: Edit och My (13 år gamla), Frida, Lena och Sara (14 år gamla). Vad de önskar är att ön ska vara av deras egen ös storlek, att den ska ligga minst en timmes resa med mindre färja ut från fastlandet eller en större ö, att det ska vara billigt att flyga till en större ort i närheten, att de ska träffa andra ungdomar och kanske bo inackorderade hos någon en natt eller två, att de ska besöka en skola, att det ska vara ett lämpligt språk (svenska eller engelska) samt att det ska vara spännande, vackert och god annorlunda mat. Valet faller på Lipsi norr om Rhodos.

Efter kontakter med skolans rektor Sophia Haita börjar de förbereda sig. De studerar grekisk historia och kultur, de läser på om Dodekaneserna och de förbereder en presentation av sin egen ös historia, geografi, näringsliv, kommunikationer, miljö och hur det är att vara ung på en liten ö, på engelska. De jobbar för att få ihop respengar.

I april reser de med läraren Jerry Lindholm och föräldern Helena Johans som följeslagare via Rhodos och tar den norskbyggda katamaranen med avgång kl 08:30, kommer till Symi 09:20, till Kos 10:55, till Kalymnos 11:45, till Leros 12:40 och till Lipsi 13:10 där de blir hjärtligt välkomna. Kommunen bjuder på lunch och de tar en rundtur i bil ("Lipsi var som Sottunga fast hälften så stort"). De upptäcker att alla bor mitt i alldeles intill varann, ("nästan som hemma"), de får höra att ingen lever på bara ett jobb, de får veta att det inte finns någon bio men däremot en ungdomsgård på Lipsi samt femtio kapell, de lär sig att det finns en hälsostation med läkare en gång per vecka och de besöker en sopstation som imponerar djupt på dem. De besöker skolan med 60 elever i lågstadiet och 40 i högstadiet, bra datorer och rökning i lärarrummet (!).

Presentationen går bra, den är väl förberedd och Sophia översätter till grekiska. Resan ger intryck av olika slag. "Nu ser jag att en nackdel med en liten skola är att man är van vid sin lilla grupp och ovan att vara i större grupper, större sammanhang," säger en av flickorna. "Men jag lär mig fort."

Vormsi

Den estniska kusten var under kalla kriget Sovjetunionens utpost mot väst. Öarnas invånare kördes bort för att ge plats åt raketsilos, flygbaser och förläggningar. ”Gavaritje paruski?” kan man fråga men på Vormsi är det bättre att fråga ”Pratar ni svenska?” för det gör många, femtio års bortavaro till trots.

Sommaren 2009 träffas sexton ungdomar på Vormsi för en veckas ungdomsutbyte. De kommer från öar på Åland, i Estland och i Sverige och använder Six Thinking Hats för att reda ut frågan ”Hur är det att vara ung i skärgården?” Med den vita hatten på berättar de för varandra om de faktiska förhållandena på sina respektive hemöar, med den gula hatten visar de på ölivets starka sidor och med den svarta hatten dess objektiva nackdelar, när man är ung. Under den röda hatten har de många gemensamma känslor av både positiv och negativt slag. Med grön hatt på gör de gemensamt en konkret och kreativ lista på idéer, möjliga förbättringar och projekt för att slutligen, med blå hatt summerar de sina viktigaste intryck och slutsatser.

Två citat:

- ”Man säger ofta att ungdomar är framtiden men glömmer att de också är här och nu.”

- ”Det skulle kunna bo många fler 30+ i skärgården men det behövs inte; Där finns redan så många äldre.”

Patricia Hellström är en begåvad flicka från Kökar som jag har glädjen att följa genom skolan några år. Femton år gammal uttrycker hon sig så här:

”Det finns många uppfattningar om hur skärgårdslivet är. När jag träffar en ny människa och säger att jag kommer från Kökar blir de förvånade och säger: Oj då då måste man ju åka färja länge”, men jag rycker på axlarna och säger att man vänjer sig. Och visst kan det kännas långt att sitta på en



Svart och vit hatt-grupp på Vormsi.



Patricia Hellström spelar gitarr i det blå klassrummet. Jag tror att hennes hatt är röd, inte blå.

färja i 2,5 timmar om man inte är van, men har man varit beroende av färjan som färdmedel hela livet så går det.

När färjan kör ut på Kökarfjärden kan man se konturerna av land en bit bort som rundar av sig vackert mot havet, och man kan redan då se att Kökar skiljer sig från resten av Åland med naturen.

Man kunde nästan tro att det är ett eget litet land.

Om du frågar en ungdom som bor på Kökar vad som finns att göra på fritiden, kan man ofta få svaret "ingenting". Men det är helt enkelt bara något som de flesta automatiskt säger, utan att tänka efter och utan att konstatera att det visst finns saker att göra.

Frågar ni mig kan jag berätta att jag, som alla andra på Kökar, har fullt program varje dag. Volleyboll, frivilliga brandkåren, innebandy, musik, cirkelträning, gym och en massa annat skoj.

Det enda som skiljer sig från en större ort är att på Kökar är ung som gammal involverade och vem som helst kan ordna aktiviteterna, vilket gör att vi måste samarbeta och ta ansvar. Dessa goda egenskaper kan vi ta med oss i framtiden.

När jag sitter här och funderar på 'Kökarslivet' så kan jag dra en slutsats om att jag är väldigt tacksam att jag fått växa upp på Kökar. Jag tycker alla borde få en chans att göra det.

För Kökar är annorlunda, men på ett riktigt bra sätt."



De estniska öarna.

Nybörjare

När jag i ungdomen blev inkallad till värnplikt var systemet sådant, att man inte fick göra det man kan. Man är nämligen inte bäst på det.

I det militära är saker och ting lite annorlunda. Fältköken till exempel. Kokbilarna är stänkande vidunder på fyra ton som varit med sedan andra världskriget, med vedspisar, puttrande skorstenar och kamouflagenät. Där ska lagas mat åt 150 man i becksvalt mörker klockan tre en februarimorgon i minus 15 graders kyla, med vapen på ryggen och så tyst som möjligt. Då är det bara jobbigt om kockarna är utbildade på restaurangskola och ”vet” hur allting ska gå till. Bättre att rekrytera helt okunniga och lära upp dem på några månader.

Så där är det inom de allra flesta områden i det militära: duktiga skyttar blir inte prickskyttar, lastbilsförare får inte köra lastbil, betongarbetare blir inte pionjärer. Människor har svårt att lära om och det tar för lång tid. En utbildad kock måste först läras av med sina gamla vanor och sedan ska nya rutiner läras in. Han eller hon blir aldrig så bra som en nybörjare, som man får lära upp från grunden.

Så är det utanför det militära också, fast vi har lite svårt att erkänna det. Vi tycker att vi kan det vi kan. Vi är nöjda med våra jobb och med vår chef och stannar på arbetsplatsen år ut och år in. Allt är stabilt, allt är som det alltid har varit.

Så är det i det lilla ö-samhället också. Man har sina vänner, sin släkt, sina marker och sina vatten. Man vet vad alla tycker. Allt är stabilt, som det alltid har varit.

En nybörjare är en gåva till organisationen. En inflyttare är en gåva till skärgårdssamhället.

Nybörjare kräver upplärning och då måste man tänka efter vad man själv vet och vill, strukturera det och kunna förmedla det. Nybörjare liksom inflyttare ställer korkade frågor som kan visa sig vara de smartaste frågor som någonsin blivit ställda. Nybörjare och ny-ö-bor har inte samma fördomar som alla andra. Nybörjare känner inte till lösningarna på problemen och hittar därför på nya lösningar.

En del nybörjare är kritiska och de är de allra nyttigaste. Nya öbor som tycker att trafiken kan utvecklas och att färjorna borde bli mer miljövänliga. Nya medarbetare som tycker rutiner och arbetssätt är mossiga. De får då en viktig roll: de uttrycker inte bara sin egen kritik, de visar också att det är tillåtet att vara av en annan mening. De står för mångfald, kreativitet och civillurage.

Lär av de kritiska, de nyinflyttade, nybörjarna. Acceptera att de kräver mer uppmärksamhet och mer information, eftersom de känner sig osäkra och okunniga. Om du inte ger dem tid så kommer de att ta tid.

- Livet är inte till för nybörjare, gruffar de gamla.

Men vem vet? Nybörjarna kanske ser något som ingen annan längre ser? Som min kollega i det blå klassrummet sade: ”Det svåraste med att jobba med ungdomar är de vuxna.”

Den självlysande ön

Iniö var en egen kommun men är nu en del av staden Pargas i Finland, där alla kommuner blir större och större. Egentligen kan du inte kalla Iniö för en ö eftersom här finns över 1.000 kobbar, skär och öar, sammanlagt 64 km² mark utspridda över 273 km² vatten. Tio av öarna är bebodda av 220 personer vintertid, sommartid av 1.000, och besöks av 17.000.

En av öarna är Keistö, liksom de övriga medlem i ESIN (se sidan 143) och därigenom engagerad i projekt som ”Green Islands” och ”Smilegov”.

När Iniö blir en del av Pargas åtar sig staden att byta ut gatubelysningen på Keistö till energieffektiva diodlampor, på villkor att elektriciteten produceras lokalt. Keistö är hem för fotografen Janne Gröning, en påhittig man. Han skaffar tillstånd, tekniklösningar, löser finansieringsfrågan och engagerar hela byn i att ge ön belysning.

”Du kan uträtta något om du gör det helhjärtat”, säger Janne.



Vindmøllan på Keistiö.

Om jag skulle flytta till ön

Jag tänker på TV-programmet ”Ett annat sätt att leva”, där storstadsmänniskor som vill komma ifrån sina stressiga liv provbor hos olika avlägsna stammar i Ecuador, Etiopien, Namibia och Indonesien. Jag minns särskilt en kvinna som trivdes bra i djungeln. Livet var bekymmerslöst, folk umgicks med varann och hade ingen stress, inga skulder och inga räkningar (i alla fall som syntes i TV). Stammen tyckte mycket om henne och bestämde sig för att gifta bort henne med en lämplig man, så att hon skulle integreras med dem och inte kunna flytta hem. Så där var det för mig också, anledningen till att jag bor på ön är att jag är gift med en ur stammen.

- ”Om vi skulle flytta hem till Kökar”, säger min fru för tio år sedan. Det är aldrig fråga om att välja någon viss ö, det finns bara en ö.

På Åland, där jag bor, finns en lag som säger att som invandrare kan man först efter fem års fast boende få så kallad hembygdsrätt, vilket regeringen efter att man först erhållit finskt medborgarskap, beviljar efter ansökan och kontroll.

En komplicerad integration, får jag nog säga. Som invandrare integreras jag först med livet hemma på gården. Min svärfar lär mig att arbeta i lugn takt och att göra en sak i sänder. Jag lär mig att hitta på vattnet, var det finns grynnor och grund. Jag får veta hur man läser väder och vind och hur man hittar till gammelmorfars hemliga torskrum. Jag får mig berättat allt som hänt mellan väggar och tak, längs stigar och vägar. Jag påbörjar en livslång kurs i släktens historia, var alla kommer ifrån och hur de levde för ett-, två- och trehundra år sedan.

Som invandrare integreras jag sedan på ön med dess komplicerade förhållanden mellan släkter och byar. Vem har vilka fiskevatten och jaktmarker, vem brukar vilken åker, vem har den stugan? Jag lär känna den starka och säregna lokala kulturen på Kökar, musiken, den ofattbart rika histo-

rien. Ord som ”mörlost”, ”i aftos” och ”nunnan” får jag lära mig, liksom när man ska tiga och när man ska tala.

Sedan integreras jag i skärgårdsregionen med dess sex kommuner och 2.700 bofasta. Jag arbetar i fem år som tjänsteman med ansvar för i stort sett samtliga skärgårdsfrågor: näringsliv, turism, hälsa, trygghet, inflyttning och transporter. Jag lär känna nästan alla skärgårdens 240 företag. Jag ger råd till odlare och turistföretagare, håller föredrag för banker och museer, träffar entreprenörer, tjänstemän och politiker, ansvarar för projekt inom turism, inflyttning och kultur. Jag besöker alla bebodda öar och en del obebodda.

Slutligen integreras jag i det åländska ö-samhället som helhet. Att jag är major i Sverige är förstås inget plus på dessa demilitariserade öar. Att jag har min mors heta franska blod i ådrorna är heller ingen fördel på det lugna nordiska Åland.

Som invandrare blir jag ålänning efter fem år, efter att jag först ansöker om och får finskt medborgarskap vilket jag lägger till mina tidigare statstillhörigheter: jag är redan både svensk och fransk medborgare. Jag har nu fyra medborgarskap, anser mig vara europé och inser nu att integration innebär att flera saker sammansmälter till ett, något som inte liknar det tidigare. När sådana som jag blir öbor förändras inte bara jag utan också ö-samhället. Det är inte bara jag som har vandrat in: vi har vandrat in i varandra, min ö och jag.

Kapitel 3

Med den svarta hatten på

Med den svarta hatten på ser jag hot, risker och faror som hotar öarna. Jag ser öar som önskar sig utveckling genom turism, arbetsplatser och broar men som får avfall, katastrofer och avfolkning. Det här är ett pessimistiskt kapitel.

Den svarta hatten är den logiskt negativa. Varför något inte kommer att fungera. Varför något inte passar in i vår kunskap och erfarenhet.

Den svarta hatten är kritisk bedömning. Den påpekar varför något inte kan göras och att misstag kan undvikas. Ingen vill göra misstag eller gör dumma saker, så den svarta hatten är mycket värdefull. Det är den mest använda hatten, kanske den mest användbara hatten.

Samtidigt är det mycket lätt att använda den svarta hatten för mycket. Vissa människor tycker att det räcker med att vara försiktig och negativ. Om du förhindrar misstag så kommer allt att bli bra. Den svarta hatten är värdefull, men överanvändning av den kan vara ett problem.



Foto: Dennis Minihane

Little Big Island

Dustin Hoffman spelar Jack Crabb i filmen *Little Big Man* från 1970. Han är en man som ser tillbaka på sitt extremt långa liv, berättar om hur han växte upp bland indianer och slogs mot general Custer. Han är småvuxen, en liten man som har haft stor betydelse - en *Little Big Man*.

Små öar har stort betydelse för våra föreställningar och begrepp, större än vad deras relativa storlek, antal och folkmängd egentligen motiverar. Trots sin litenhet fyller de våra drömmar och tankar med sina starka identiteter. De är skrivna med fetstil i Moder Jords bok, de har annan karaktär och identitet än en tysk skog, en fransk by eller en brittisk backe.

Öbor är mer energikrävande än fastlänningar och får äta en större del av staters och regioners kaka i form av investeringar per capita i transporter, i sjukvård och i skolor. Det finns goda skäl för detta, öarna är en europeisk skattkammare. De är *little big islands*.

Ta Helgoland, två små öar i Nordsjön fyrtio sjömil utanför Tysklands kust. De är tidigare en enda ö men sandön Düne skils av från huvudön i en storm nyråsnatten 1720. Öarna är små: 1 km² respektive 0,7 km² stora. Den ena är en brant och röd klippö, den andra en mindre platt sandö.

Här bor 1.370 helgoländare, alla på huvudön, antingen uppe på ön – Oberland – eller nere vid hamnen – Unterland. De pratar halunder, sin egen variant av östfrisiska på vilket Helgoland heter *Deät Lun* ("Landet", kort och gott). Här finns en sjöräddningscentral och ett marinbiologiskt

laboratorium.

Helgoland har en ytterst växlande, smått bisarr historia. Ursprungligen danskt blir det brittiskt efter Napoleonkrigen. 1825 öppnas badanstalten med sex badstolar som snart blir fler. Här är umgängesformerna lediga med ett stort inslag av konstnärer, bildade borgare och forskare. De flesta turisterna är tyskar, en av dem är Hoffman von Fallersleben som skriver texten till "Deutschland, Deutschland über alles" här sommaren 1841.

På 1880-talet byter engelsmännen bort Helgoland till tyskarna och får Zanzibar i utbyte. Britterna påstår nöjt att de avstått en byxknapp för en hel kostym men tyskarna är lika nöjda, förbjuder det engelska språket och börjar befästa byxknappen. När Första världskriget bryter ut 1914 är Helgoland bestyckat som ett fast för-

ankrat slagskepp och en viktig marinbas. De tvåtusen öborna evakueras på ett dygn och får först återvända vintern 1918. Då demilitariseras Helgoland och blir ett taxfreeparadis.

Men återigen förändras allt, nu med nazisternas maktövertagande då de båda öarna byggs om till en stor marinbas med 13.000 människor på ön. Britterna bombar Helgoland våldsamt under kriget och fortsätter efter kriget att använda öarna som skjutfält. I april 1947 försöker de spränga hela ön med 6.700 ton överbliven ammunition. Som man kan se på Youtube gör explosionen stor skada på ön men sänker den inte i havet så som avsett. Det finns också planer på att testa en atombomb här (!). 1952 ger Storbritannien tillbaka Helgoland till Tyskland och helgoländarna får efter sju år återvända till sin ö i ruiner.

Nu lever de på turism. Hit kommer en kvarts miljon kurortsturister, seglare, fågelskådare och militärhistoriker varje år, antingen med m/s Atlantis som går med 18 knop och 1.000 passagerare på 1,5 timme dagligen mellan maj och september från Cuxhaven, eller med katamaranen HSC Halunder Jet som tar 579 passagerare med 36 knop från Hamburgarnarna Wedel och Cuxhaven. Det finns också ett flygfält på Düne. Många vill köpa skattefria varor så som sprit, cigaretter och parfym vilket man får säga är basen för Helgolands ekonomi.

Det finns endast ett fåtal bilar på Helgoland. Både bilar och cyklar är förbjudna, undantag är en ambulans, några små Unimog brandbilar samt sedan 2006 en polisbil (polisen gick tidigare till fots eller cyklade eftersom de var undantagna från cykelförbudet). Här finns också några elbilar.

Tidigare produceras öns el av ett dieselverk, men våren 2009 lägger sjökabelfartyget Nostag 10 ut en av världens längsta likströmskablar, 53 kilometer, från fastlandet vilket avsevärt minskar Helgolands ekologiska fotavtryck.

Det ekologiska fotavtrycket är ett mått på mängden resurser som en människa förbrukar. Begreppet myntades av de två forskarna Mathis Wackernagel och William Rees. De beräknade hur stor biologiskt produktiv yta som krävs för att ta fram allt vi människor konsumerar, och för att absorbera det avfall som vi producerar. Här ingår alla ytor någonstans på jorden som åtgår för att möta vår efterfrågan på till exempel mat, byggnadsmaterial, transporter, värme och ljus och för att ge plats åt våra byggnader och vägar.



Tax-free butiker på Helgoland.

En väsentlig del av vårt ekologiska fotavtryck kommer från fossila bränslen. Denna del av fotavtrycket räknas ut genom att man uppskattar hur stor yta med nyplanterad skog som skulle behövas för att "fånga upp" koldioxid-utsläppen från vår användning av olja, kol och gas.

Det ekologiska fotavtrycket anges i enheten globala hektar (gha) = en globalt genomsnittlig hektar med avseende på biologisk produktivitet.

Om vi delar upp jordens produktiva yta på antalet människor på jorden, så har var och en av oss 1,8 gha till vårt förfogande. En tysk har ett genomsnittligt ekologiskt fotavtryck på 4,4 globala hektar. Om alla människor på jorden hade ett lika stort avtryck som tyskarna, skulle vi behöva tre jordklot i stället för det enda vi har.

Inspirerade av Wackernagel och Rees bok *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth* som kom ut 1996, gör

en grupp studenter under ledning av professor Beate Ritter vid Hamburgs Universitet år 1997 en beräkning av Helgolands ekologiska fotavtryck. De multiplicerar 1.370 bofasta med 365 dagar, lägger till 288.102 dagsbesökare à 0,5 dagar, samt 206.477 övernattande besökare à 1 dag. Summan blir 848.578 dygn.

De adderar samman alla de livsmedel, den elektricitet och det vatten som åtgår under 848.578 människodygn. Detta är innan sjökabeln läggs ut. De lägger till fartygsbränsle för 494.579 fartygstransporter, tur och retur, vilket är 85% av hela belastningen.

De kommer fram till att de båda öarnas ekologiska fotavtryck är 10.502,5 gha. Helgoland gör alltså av med 62 gånger sin egen yta.

Little big island.

Öar är frånstötande, otillgängliga och osunda

Små öar kan verka tilldragande, gästfria och friska men de är också frånstötande, otillgängliga och osunda.

Frånstötande genom att de har svårt att attrahera företag eftersom de har brist på resurser, låg kompetens och höga transportkostnader. De tappar stadigt befolkning eftersom de har svårt att erbjuda jobb åt familjer, svårt att hålla bra skolor vid liv och svårt att erbjuda samhällsservice på basnivå. De är därför inte attraktiva, tilldragande samhällen – de är frånstötande.

Otillgängliga genom att de är svåra att komma till och svåra att lämna, inte så mycket genom sin geografiska avlägsenhet som genom det sätt på vilket transporterna är ordnade. Det ger en otillgänglighet i tid – resor som är långa i tid räknat, med byten, kombinationer och väntetider. Det påverkar skolgång, sjukvård, hantverkare, konsulter, drivmedelstransporter, färskvaror, slaktdjur, tjänstemän, politiker, byggvaror och kulturevenemang. Det driver kostnaderna i höjden och gör små öar otillgängliga.

Osunda genom att de till stor del lever på turism och tar emot stora mängder besökare. De är beroende av fastlandet för sin energiförsörjning, de kan inte ta hand om sitt eget avfall och många öar har brist på färskvatten. De är alltså inte sunda, självförsörjande ekosystem med små fotavtryck.

Ö-produkter

Det är 27 grader i skuggan, inget levande vill vara i solen. Under bordet intill mitt ligger en luggsliten grekisk katt och sover. Det är en varm septemberdag i byn Plomari på ön Lesbos, med sin 630 km² en av de största öarna i den här boken, hem åt 100.000 människor.

Thanasis Kizos är professor på University of the Aegean, med sina institutioner utspridda på Lesbos, Chios, Samos, Rhodos och Syros kanske världens till ytan största universitet. Jag deltar som gäst i ERASMUS-programmet 'Sustainable land management and climate change – case studies in different regions of Europe' med doktorander från Finland

(Uleåborg), Spanien, Tyskland och Polen. Det är särskilt olivoljan som intresserar mig.

Här finns 19.000 odlare och de har vad man kan kalla ett handikapp eftersom deras olivträd växer på branta sluttningar där maskiner inte kan användas (detta gäller för övrigt alla grekiska olivodlingar på öarna och de flesta på fastlandet). Träden är känsliga för kyla men tål hetta och torka. För att de ska få nog regnvatten läggs en stenmur runt varje träd. Muren byggs för hand och lagas och förbättras varje år. Gödslingen sker i huvudsak organiskt genom att det på Lesbos finns gott om getter och får som är en del av fetaost-

produktionen här. Skörden tar ett par veckor och oliverna förs skyndsamt till någon av de 70 olivpressarna för att sedan tappas på flaskor, burkar, kanistrar och fat. Sammanlagt produceras 15.000 ton per år varav en tredjedel behålls för privat bruk och två tredjedelar säljs vidare genom en kooperativ försäljningsorganisation, förutom en liten del av oljan säljs som organisk olja (12 ton) samt att ytterligare en liten del säljs som ursprungsskyddad Lesbos-olja (22 ton). Det mesta säljs i bulk och en avsevärd del blir – italiensk!

Olivolja är en efterfrågad produkt. Världens två största exportörer av olivolja är Spanien och Italien men Italien



Thanasis Kizos i röd t-shirt, n:o 8 från vänster, med sina Erasmus-studenter.

säljer tre gånger mer olivolja än det producerar. 2007 rapporterade The Guardian att endast 4 procent av olivoljan från Italien faktiskt är ren, italiensk olivolja. Italien köper grekisk olivolja för 1,70 euro per liter men säljer den vidare till ett mycket högre pris.

Olivindustrin på Lesbos består av ett storskaligt kooperativ som fungerar som partihandel och organiserar värdekedjan från odlare och pressar till förpackningsfabriker och detaljhandel. Denna organisation lyckas inte tala om för marknaden att den har vad som kanske är världens bästa olivolja, den säljer sin produkt för underpris och den lyckas inte bli lönsam. De lönsamma delarna av olivoljeindustrin på Lesbos är de småskaliga, som säljer produkten för vad den är och lyckas få betalt för det.

Här kan initiativ som EU:s *Labeling Products of Island Farming* vara av stor betydelse. En workshop anordnades av DG Agri i juni 2013 för att utröna:

- om ett ursprungsskydd skulle hjälpa bönder och producenter på öar
- om en ny sorts varumärke kan ge ett extra värde till ö-produkter

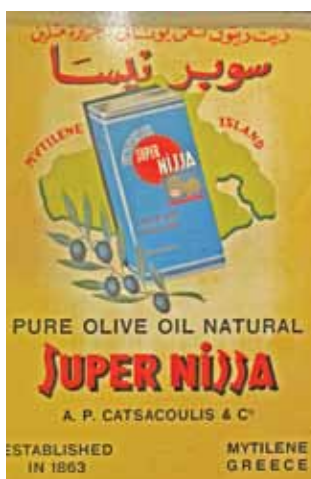
Ett ö-varumärke skulle bäst fungera ihop med ursprungsbeteckning. Kalamataolivoljan från Peloponnesos skyddas genom att produktion, bearbetning och beredning måste ske inom ett angivet geografiskt område, samma skydd har camembert och parmaskinka.

Anna-Karin Utbult Almkvist från ESIN deltog i mötet och sammanfattar:

”När man bedriver jordbruk och djurhållning på en ö medför det nästan alltid högre kostnader jämfört med fastlandet. Det kan gälla transporter, småskalighet, orationella maskiner och byggnader, höga markpriser, konflikter med



Trädet och produkten.



turism etc. Samtidigt finns det stora värden som alla gemensamt kan ta del av i form av öppna betade landskap. Denna ”miljötjänst” betalas genom EU:s jordbrukspolitik. Men det är också viktigt att traditionella kunskaper bevaras och kan utvecklas. Då kan man ta vara på den särart av smaker som kommer av att djuren betat speciella växter, särskilda mikroklimat på öarna, jordmån och liknande som ger unika smakupplevelser.

Allt oftare ser man att konsumenterna frågar efter matens ursprung. En märkning som berättar att produkten kommer från en ö innebär ett mervärde. Kanske till och med så att det något kan balansera de högre kostnaderna av att producera ute på en ö.”

Hur långt räcker en liter?

Jag passerar Nisida, den lilla ön som blev beryktad då William Gladstone 1851 beskrev förhållandena i dess Bourbon-fängelse. Ön användes som militärfängelse under andra världskriget, i dag finns här en anstalt för ungdomar. Färjan går sina 20 sjömil genom det blanka mörka vatten-golvet på väg mot Ischia utanför Neapel. Det är sista kvälls-turen, stjärnorna tänds, de glänsar stilla och svagt.

Eftersom jag jobbar med transporter är det naturligt att jag inte bara är så här romantisk utan också tänker på vad jag drar i fråga om bränsle. Jag har rest från mitt hem på Kökar med skärgårdsfärjan till Långnäs hamn (29 nm = 54 km), med bil från Långnäs till Mariehamn (32 km), med en större färja över Ålands Hav till Kapellskär (36 nm = 66 km), med buss till Stockholm (79 km), med tåg från Stockholm till Arlanda (40 km), med flyg ner till Neapel (2.130 km), åter med buss från flygplatsen till hamnen (7 km) och nu är jag här på färjan ut till Ischia (20 nm = 37 km).

Hur långt kommer jag på en liter bränsle med skärgårdsfärja, med bil, med Ålandsfärja, med buss, med tåg, med flyg? Jag får multiplicera bränsleförbrukning, bränslets energiinnehåll och hur många vi är som delar på transport-medlet ifråga. Jag tar också hänsyn till fordonens ålder, belägningsgrad, lastfaktor, isar, kallstarter, hastighet och vägsträcka.

Jag räknar på min egen resa och börjar hemifrån med färjan m/s Gudingen. Hon gick under mars månad 3.670 sjömil med 1.588 passagerare till vilket åtgick 94.500 liter bunker. Varje passagerarresa är då 60 liter. Med 27 km medellängd på resan ger det 2,2 liter/passagerarkilometer. För att på senvintern, utan is, flytta just mig från Kökar till Långnäs går det alltså åt 119 liter.



m/s Skiftet väntar på avgång i Galtby hamn. Visste du att resenärer och pendlare upplever väntetid som dubbelt så lång som restid?

Sedan kör jag från Långnäs till Mariehamn med min tio gamla pickup som med vinterdäck drar 1,2 liter milen. Det blir c:a 4 liter.

Jag går ombord på m/s Rosella som transporterar mig 66 km västerut. Om färjan är halvfull går det åt 0,74 kWh/personkm. En liter bunker motsvarar ungefär 10 kWh. För att flytta mig = 5 liter.

Bussen från Kapellskär till Stockholm City gör bara av med 0,13 kWh/personkm om den är någorlunda välfylld (och det är den). Sträckan är 79 km, jag gör personligen av med 1 liter diesel.

Nu byter jag till tåg från Stockholm City till Arlanda flygplats. Ett tåg är oerhört energieffektivt och detta är elektriskt så nu kan jag inte längre räkna i liter. Tåget förbrukar 14,4 kWh per km, är halvfyllt och energin som åtgår för att jag ska ta mig till Arlanda motsvarar bara en halv liter bensin.

Jag går ombord på flyget till Neapel. Det är en Boeing 737-800 med 150 personer ombord (nästan fullt). Vi gör av med 0,3 liter flygfotogen per säte och kilometer = 64 liter per passagerare för hela sträckan som är 2.130 km. Hade jag i stället för att flyga åkt tåg (som jag ibland gör) så hade energiförbrukningen varit 10 gånger mindre men resan hade tagit 10 gånger längre tid.

Jag tar bussen från flygplatsen Capodichino till hamnen Calata Porta di Massa, en sträcka om 7 kilometer. Vi är bara fyra i bussen så jag räknar en liter.

Hittills har jag alltså färdats 241 mil. Summan av bränsle är 195 liter. Långt mer än hälften gick åt till de första 5 milen och långt mindre än hälften till de följande 236 milen.

Jag är inte framme än, jag har 20 sjömil kvar till Ischia ombord på ro/pax Rosa d'Abundo, 390 dödviktson, byggd i Japan, sjösatt 1980, som kan ta mig och 700 andra plus 60 bilar till Ischia med 18 knops fart. Men vi är bara ett femtiotal ombord. Jag törs inte göra den här bränslekalkylen färdig.

m/s Ejdern på väg mot Kumlinge.

Ischia

I land på Ischia träffar jag doktorerna Jonathan Tagliatala och Vincenzo d'Acunto som har gjort en studie av trafiken på själva ön. Ön är bara 46 kvadratkilometer stor med 58.000 invånare. Färjor som Rosa d'Abundo går i skytteltrafik mellan Neapel och ön med ett par miljoner turister per år. Turismen är den största näringsgrenen och Ischia verkar vara en hälsans ö där det kryllar av spa och termer men sommartid står trafiken helt stilla och det är inte att undra på: här finns 64.000 bilar.

Det här är öns enskilt viktigaste problem, säger Giosué Mazzella som är kommunalråd på Ischia. Det är just därför Jonathan, Enzo och jag möts. Trafiken måste bli säkrare, utsläppen ska minska, transporterna ska bli effektivare till lägre kostnad samt ska öns livskraft och lockelse vårdas. Våra barn och barnbarn kommer att tacka er, säger Mazzella.

Inte så lätt. Ön är mycket bergig och folk bor där det går, med en del i öns en subtropiska klimatzon i sydväst och en del i norr i skuggan av Monte Epomeo (788 möh). Den är en provkarta på landets individualism och starka lokalpolitik med de boende är fördelade på sex olika kommuner: Ischia (som är huvudkommun och där Mazzella är kommunalråd), Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Lacco Ameno och Serrara Fontana. Förslaget om att slå samman ön till en enda kommun gick förstås inte igenom



Jonathan Tagliatala och Vincenzo d'Acunto har en välfylld databas och gott om idéer som de vill diskutera och förverkliga.



i en folkomröstning. Ischia hör till regionen Campania (men Italiens regioner är under upplösning).

Det finns ingen egen energiproduktion på Ischia, nästan alla transporter använder fossila bränslen (diesel och bensin), kollektivtrafiken fungerar dåligt, cyklarna får inte plats på de trånga vägarna och ön saknar fungerande avloppssystem, det mesta går rakt ut i sjön (du kanske minns käre läsare vad jag tidigare sagt om att öar borde ha större ansvar för sina omgivande vatten). En kommun började bygga ett reningsverk 2011 men det har inte färdigställts. Husen värms med olja och maten lagas med gas.

Elförsörjningen sköts via fyra högvolts undervattenskablar som går från Cuma på Kampaniens kust till Lacco Ameno på Ischia. En av kablarna sprang läck 2007 med stora utsläpp av miljögifter i Regno di Nettuno som är ett marinreservat och ett av de största ekosystemen i Medelhavet, ett utvalt 'priority habitat' i Annex I till Habitats Directive (92/43/EEC).

Inte så lätt.

Men Jonathan och Enzo är inte utan idéer och de har en bra faktabas. De tänker sig cykelvägar som hänger utanpå Ischias vägar och båtar som går yttre vägen utanpå Ischia runt kusterna. Om Ischia är en låda så tänker de verkligen outside the box.

Sopor

Solen står lägre, nätterna blir längre. Vi rusar genom ett meteorregn av smutsig snö och grus som kallas Perseiderna och ser ljusstrimlor och stjärnfall, kanske över 100 stycken i timmen måndag natt. Fåglarna piper, sisar, klickar och knäpper men sjunger inte mer. Snart flyttar de till Italien och Afrika. Tomaterna mognar, vinbärsmarmeladen är färdig och snart ska potatisen upp ur jorden. En ensam trana ropar på Överboda ängar.

Också sommargästerna far. Det är dags att städa upp barnbarnens leksaker och att ta vara på alla sopor. På en liten ö som min är det 100 ton avfall per år efter de bofasta varav 35 kg tidningar, 12 kg kartonger, 1,5 kg metallförpackningar, 5 kg plast, drygt 100 aluminiumburkar och 19 kg glas per person till återvinning. Sommarboare, släktingar, gäster, seglare och turister bidrar till med kärlek, umgänge och trivsel men också med sopor. Sammanlagt mycket mer än de bofasta, fast de bara är här en kort tid. De som bara som-

marbor på Kökar lägger tillsammans ifrån sig ytterligare 100 ton på en månad. De som bara kommer över dagen eller stannar en natt bidrar med 60 ton avfall varav 8.000 aluminiumburkar.

Avfallsmängderna har generellt ökat med 200 kilo per person sedan 1980-talet. Italien har 36 små öar med 220.000 bofasta. De har problem med varutransporter, färskvatten, lag och rätt, socialvård, banktjänster, utvecklingen av jordbruk, djurhållning, fiske och avfall. De är beroende av turism och har alla av turismens avigsidor: säsongsb beroende, högt kostnadsläge, stora mängder avfall, slitage på naturen och kulturen, överfulla färjor.

Italiensk konst och mat väcker min lust och beundran, men det gäller inte italiensk politik och administration. Sedan romarriket gick under och sedan Luca Pacioli uppfann den dubbla bokföringen under medeltiden, verkar italienarna ha sparat ur. Men nu har någonting hänt: deras ö-orga-

nisation ANCIM föreslår parlamentet att skapa en statlig-regional-kommunal kommitté för små-ö-frågor med en budget om 40 miljoner euro per år 2014-2020 vilka styrs över från EU:s programfonder, alltså 280 miljoner lika med 1.000 euro per öbo.

En särskild ö-skatt om 0,5 procent tas upp av öbor som tjänar mer än 1.500€ per år. Varje besökare – alltså personer som inte bor på ön eller har en fastighet där – betalar 1,50€ i turistskatt på färjan eller i gästhamn. Pengarna öronmärks för utveckling av turism, kulturarv, miljö och avfallshantering.

Ijsseloog

Små öar har svårt att ta hand om sitt avfall men det finns också öar som är till för att ta hand om avfall till exempel den konstgjorda ön Ijsseloog (Ijssels öga). Den är en kilometerbred och 50 meter djup tank i Ketelmeer och en del av världens största, mest miljövänliga och mest tekniskt avancerade muddringsprojekt.

Efter en översvämning 1916 beslutas att innanhavet Zuiderzee ska torrläggas. 1932 är havet helt avstängt och Zuiderzee byter namn till Ijsselmeer (sjön i slutet av floden Ijssel). Där ingår de tidigare öarna Urk och Schokland och Flevopolder blir en ö förbunden med fastlandet med broar, helt omgiven av sjöarna Veluwemeer, Ketelmeer och Gooimeer och den största konstgjorda ön i Europa.

En av sjöarna runt Flevopolder är Ketelmeer, som sedan 1950-talet har tagit emot stora mängder slam från industrierna längs Rhen och Ijssel. Slammet innehåller höga halter av kadmium, nickel, bly, arsenik, kvicksilver, krom, koppar och zink. Ijsseloog är en gigantisk lagringsplats som ska hindra slammet och dess föroreningar att nå den omkringliggande jordbruksmarken. Ön har kapacitet att lagra 23 miljoner m³ slam från sjön plus ytterligare 5 miljoner m³ från annat håll.

Konstruktionen av Ijsseloog startar 1996 och avslutas 1999. Muddringsarbetet beräknas ta 15-25 år för att fylla ön helt. Insidan av depån är klädd med folie och botten förseglad med tjock lera. När depån är full, kommer den att tätas med lager av lera och sand och sedan ska "naturen ta över" och den konstgjorda ön förvandlas till ett naturreservat. Jag har bara sett Ijsseloog från flyget och kan inte påstå att jag längtar till den i framtiden men nog är det en intressant ö.



I Ketelmeer ligger Ijsseloog, en konstgjord ö med en kilometerbred damm i vilken giftigt slam lagras och renas.

Broar

Blues för en bro

Replot är egentligen är två öar, förbundna med ett smalt näs, med 2.100 bofasta som ligger i en vacker och sällsam skärgård i Finland. Först i början av nittonhundratalet får ön en regelbunden passagerarförbindelse med fastlandet. Efter ytterligare femtio år får den färjor med kapacitet att ta bilar, gods och folk över ett 2,8 kilometer brett sund. Förbindelsen är förstas beroende av väder, vindar, årstid, menföre och isar. Öborna drömmer om en bro.

År 1975 byggs en vägbank ut i sundet så att två vajerfärjor kan betjäna öarna över en kortare pass (750 meter). Det är en besvikelse, öborna vill ha en bro. De argumenterar och planerar och agiterar. De menar, att en bro skulle få fler att bosätta sig där. De anser, att trafikbehovet över sundet är stort med stugägare och turister som ska spendera pengar. De säger, att näringsliv och service ska utvecklas. Det ska bli lättare, bättre och enklare att leva på ön med en bro. Det enda negativa är om inbrott och annan kriminalitet ökar. Öborna drömmer om en bro.

Så plötsligt en dag säger politikerna att de ska få en bro och den 27 augusti 1997 står den klar. Det är landets längsta bro och den kostar svindlande 32 miljoner euro att bygga. Inte nog med det, några år senare blir skärgården, som ön hör till, ett världsarv det vill säga en av världens 962 mest enastående platser, av stor betydelse för hela mänskligheten.

Nu har öborna haft sin bro i femton år. Hur har det gått med deras drömmar, mål och beräkningar?

Bron till och från Replot.



1. I byarna närmast bron bor det lite fler – och yngre – personer i, men i byarna längre bort på ön har befolkningen minskat och är äldre. Summa summarum är det precis lika många bofasta nu som då – men det finns totalt sett fler äldre personer.
2. Trafiken har ökat något: på vajerfärjornas tid var den 1.600 fordon per dygn, nu är den 2.000 fordon per dygn. Ökningen beror på arbetspendling, på de bofastas resor i andra ärenden, på turism och på att öborna numera handlar mer av sina dagligvaror på fastlandet (ja du läste rätt).
3. Våren 2012 stängs skolan på den bortre ön. För att kommunen vill spara 1.900€ per år.
4. Kriminaliteten har inte ökat.

Allt kommer på skam. Kan man påstå att utan bron hade ön avfolkats och avvecklats? Kanske.

Ön var förr två självständiga kommuner, nu är de en del av en större kommun. Borde öborna gå till sin kommunstyrelse och be att få lämna tillbaka bron, att få vajerfärjorna tillbaks? Det kanske inte skulle vara så dumt om de också kunde få behålla en halv bromiljon till lokalt utvecklingsarbete.

Det krävs ett grundligt strategiarbete för att utveckla en ö. Inte ens en bro och ett världsarv räcker om man inte vet vad man ska ha dem till och gör något av det.



Bron till och från Torsö.

Torsö

Jag minns skylten Torsö 10 med en bild av en färja från min ungdoms resor mellan Stockholm och Göteborg längs E20. 1994 ersätts färjan av en bro och skylten byts ut men vad händer mer?

Torsö är egentligen två öar som har vuxit ihop till en, i Vänern en mil norr om Mariestad. Här finns 580 bofasta. Bron till Torsö går i en mjuk 953 meter lång och 9 meter bred båge med en segelfri höjd om 18 meter. Pris 125 miljoner kronor varav själva bron 110 miljoner (motsvarande ungefär 10 miljoner euro).

Som vanligt finns det ekonomiska motiv att bygga bron i form av drift och underhåll av den befintliga linfärjan över Östersundet med kapacitet för 36 personbilar. Man förutser också kommande investeringar i nya färjelägen. Mariestads kommun lånar ut pengar till Vägverket och så kommer bygget igång 1993.

Efter femton år med bro stänger kommunen öns skola. Barnen pendlar till fastlandet men torsöborna (som kallas ”vargar”) startar Torsö skärgårdsskola som en friskola ett år senare, med i stort sett samma personal som tidigare. Här finns förskola, fritids och skola med 35 elever i klasserna 1-6. Skolan använder medvetet naturen i undervisningen, berättar pedagogen Eva Widlund på Skärgårdarnas Riksförbund, med skolskog, vatten och åkrar. De går till final i Lilla Aktuellts nyhetstävling 2014 - och vinner. En liten skola med stora resultat.

Fasta förbindelser

En bro är en fast förbindelse med fastlandet, ett äktenskap som dramatiskt förändrar livet på ön – ”ungkarllivet”. Det finns broar som fogar in öar i ett större vägsystem: broarna över Öresund, Storströmmen, Stora och Lilla Bält är strängt taget inte till för att förbinda öarna Själland, Fyn, Mön, Falster, Farö, och Lolland med fastlandet utan för att förbinda den danska nationen med kontinenten och med Sverige. Bron över Svendsundsborgsund från 1966 utgör också en del i det danska infrastrukturen, den motiveras inte enbart av öarna Tåsinge och Langelands behov.

Euboea är Greklands näst största ö med två broar över Evripos sund som är mycket smalt och strömt. Den äldre, öppningsbara bron är från 1800-talet, 38 meter bred. Den nya högbron, 215 meter lång, är från 1992. Man kan inte säga att bron har påverkat befolkningsutvecklingen som före bron var 209.132 (1991), efter bron 217.218 (2001) respektive 210.815 (2011).

Det finns broar, vägbankar och tunnlar som gör öar till den yttersta ändpunkten på en vägsträcka. Bron ersätter tidigare lösa förbindelser såsom färjor. Primosten är en liten ö norr om Trogir i Kroatien. En bro förbinder den med fastlandet och namnet Primosten betyder just ”förd närmare av en bro”. Bron till Krk och Zdravica bron till Ugljan och Pasman har samma funktion.

Förväntningarna på broar är lika stora som på ett äktenskap, planerna och de ekonomiska kalkylerna är livslånga. Jobb, tillväxt, besök, identitet och kultur påverkas. Men bron går åt båda håll. Ön fylls på och töms via en bro på ett mycket effektivare sätt än via färja, utan turlistor, väntekö och långa körtider.

De franska öarna Oléron och Noirmoutier kan liknas vid barnrika äktenskap med fastlandet. Oléron fick bro 1966,

Noirmoutier har sin berömda, fyra kilometer långa, sten-satta sandbank som står under vatten två gånger per dag och fick 1971 bro till Fromentine på fastlandet. Båda öarna ökar sedan dess sakta men stadigt sin fasta befolkning med mellan 20 och 40 procent på drygt fyrtio år.

The Churchill Barriers byggs av italienska krigsfångar på 1940-talet som ett skydd för flottbasen Scapa Flow på Orkney men tjänar nu som vägbankar till de bebodda Burray och South Ronaldsay samt de obebodda Lambs Holm och Glimps Holm. Burray ökar sin befolkning från 262 personer år 1961 till 357 år 2001 och 409 år 2011, medan den större South Ronaldsay söder om Burray, med samma vägbankar, minskar från 980 till 854 och sedan upp till 909 år 2011.

Den sex kilometer långa bron till Öland i Sverige står klar 1972 och förändrar sedan dess demografin på ön rejält. Färjestaden som var öns tredje största ort är nu den största tack vare närheten till bron och att många pendlar till staden Kalmar på fastlandssidan. Öns båda andra tätorter Borgholm och Mörbylånga växer också då de ligger nära bron och Kalmar. På resten av ön fortsätter avfolkningen, den är ett tremånadersland med sommarbefolkning.

Det är ytterst sällsynt att broar går i kras men däremot infrias inte alltid förhoppningar om tillväxt. När Anders Källgård studerar befolkningsutvecklingen de tio största broarna som i Sverige förbinder öar med fastlandet, konstaterar han att på fem av öarna har befolkningen ökat, på de andra fem har den minskat.

Broar bedöms och beräknas ur ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter. Trots den norska statens goda inkomster byggs det makalösa norska vägsystemet med tunnlar och broar till stor del upp med tullavgifter. Atlanthavsvägen

(väg 64) ersätter färjan Örjavik - Tövik över Romsdalsfjorden 1989 och förenar ett antal öar och holmar med åtta broar. Ursprungligen är den tänkt för järnväg, den finansieras delvis med vägtullar och betalar sig på tio år. Helgeland bro (Norges vackraste bro?) sydväst om Mo i Rana ersätter färjan till Alsta 1991, finansieras med vägtullar och är betald 2005.

Överfarten till Skye i västra Skottland betjänas sedan 1600-talet med privat reguljär färja, i modern tid av Caledonian MacBrayne för vilka förbindelsen är en mycket lönsam affär. 1995 byggs en 500 meter lång bro av konsortiet Skye Bridge Ltd som finansierar projektet med vägtullar. Den beräknade byggkostnaden är 19 miljoner euro men den verkliga kostnaden är 31 miljoner och brotullen som tas ut av öborna är fjorton gånger högre än vad de öborna förväntar sig (samtidigt som andra ö-broar byggs i Skottland utan vägtullar).

Många Skye-bor vägrar betala, femhundra öbor arresteras och etthundrafemtio döms bland annat Clodagh MacKenzie, en äldre dam som har sålt en del av sin mark till brofästet. Några döms till fängelse, andra till att betala böter vilket innebär personlig inställelse och en ny tur över den förhatliga bron varvid en del öbor återigen vägrar betala och ånyo döms.

Skottland får sitt eget parlament 1998 vilket 2004 köper bron för 34 miljoner euro och genast avbryter uppbärandet av vägtullar (som dittills inbringat 42 miljoner euro).

På Färöarna bor 48.000 personer på 12 öar som förbinds med vägar och broar byggda under *the heydays of investments* på 1970- och 80-talen - alla färöingar bor inom en timmes resa från varandra. Ett lyckat socialt projekt av enorma mått. Nu anläggs också tunnlar under fjordarna

mellan de största öarna. Men byggprocessen är en påkänning för samhället: alla transporter som behövs, vilka material som används och vad dessa betyder i form av utsläpp. Vilken påverkan har bygget av en bro jämfört med driften av bron jämfört med den färja som ersätts? Till exempel så har byggandet av ett hyreshus lika stor påverkan på klimatet som husets totala drift under 50 år. Järnvägar framhålls som ett klimatsmart sätt att resa eftersom koldioxidutsläppen per personkilometer är mycket låga, men vid själva byggandet av en järnväg är klimatpåverkan stor.

Sylt är en 99 km² stor ö utanför tyska Nordsjökusten med 20.000 bofasta som varje år tar emot 850.000 besökare som i medeltal stannar 8 dygn vilket gör sex miljoner övernattningar per år. Så vill man ha det på Sylt, turister ska övernatta och därför har man en bilfärja från Danmark och ett biltåg som går på en bro från Tyskland men ingen bilbro, det tackar syltborna entydigt nej till när förslaget läggs fram.

Drömmar

Drömmen om en fast förbindelse över Messinasundet mellan Sicilien och det italienska fastlandet har funnits sedan romarnas dagar. Den tekniska utmaningen är enorm, kostnaderna gigantiska. Här möts tre kontinentalplattor och kraftiga jordskalv har inträffat 1693, 1783 och 1908. Sundet är mellan 3 och 16 kilometer brett med starka strömmar både från söder och från norr, som ändrar riktning med tidvattnet.

Trots avståndet, jordskalven och kostnaderna har Italiens regering två gånger beslutat bygga bron. Detta var 2005 och 2009, då Berlusconi var premiärminister. Det skulle bli en hängbro med världens längsta spann, 3.300 meter, till en kostnad om drygt 6 miljarder euro och ta fem år att bygga. I februari 2013 lades projektet ned, med tanke på landets statsskuld.

Brons anhängare menar att bron skapar sysselsättning, både direkt när bron byggs och indirekt för turismen, när bron är klar. Brons motståndare menar att om man istället gör Siciliens vägar bättre kan varutransporterna förbättras till en bråkdel av kostnaden. På Sicilien finns som bekant också en maffia och motståndarna menar att en stor del av bropengarna kommer hamna in deras fickor.

En bro över Messinasundet gör att Sicilien förlorar sin status som ö i det europeiska parlamentets lagstiftande ögon.

Gozo är Maltas lillasyster med trettiotusen invånare på 67 km². Färjetrafiken började gå år 1241 (!), fram till 2008 gick färjor också till Valetta men Gozo Channel rederiet kör nu bara mellan de två nya terminalerna Cirkewwa på nordvästra Malta och Mgarr

på Gozo. Det tar 25 minuter att förflytta sig från det urbana, hektiska Malta till den sömniga, avslappnade ön Gozo.

54% av invånarna tror att en tunnel eller en bro mellan Gozo och Malta skulle förbättra livet på ön, vars största problem är brist på arbete. De flesta anser att anslutningen till EU har gynnat dem fastän de anser sig vara dåligt representerade i det europeiska parlamentet.

Man jämför sina broplaner med Stora Bält- och Öresundsbroarna trots att dessa har ett upptagningsområde med en befolkning tio gånger större än hela Malta och trots att dessa är en tunnel+bro-combo med stora delar av tunneln liggande på botten, inte en grävd tunnel.

En bro kan vara en finansiell, social och ekologisk framgång – eller en katastrof.



Plötsliga olyckor

Oljekatastrofer

De senaste stora europeiska oljekatastrofen är m/v Prestige som år 2002 spiller 76.000 m³ olja 250 kilometer utanför Spaniens kust. Fartyget bryts sönder efter att i en vecka ha sökt tillstånd att gå i nödhamn i Portugal, Frankrike och Spanien.

Amoco Cádiz går på grund 1978 innanför Ouessant i Bretagne och läcker 233.000 ton persisk olja.

m/v Erika sjunker i en decemberstorm i Biscayabukten 1999 och spiller tiotusentals ton olja som sedan når Bretagnes öar. "We have already suffered enough from this foul oil slick. It's appalling, appalling... this pollution is a

terrible act of violence," säger Jean-Yves Bannet till radion. Under hans tjugoåttå år som borgmästare i Locmaria var detta det värsta som någonsin hände, alla kategorier.

m/v Braer går på grund utanför Shetlandsöarna 1993 med 85.000 ton olja från Gullfaks-fältet ombord. Turligt nog är den oljan inte lika tjock som vanlig nordsjöolja och en av Shetlands värsta stormar genom tiderna löser den i havet på "naturlig väg".

Torre Canyon går på revet Seven Stones utanför Land's End 1967 och läcker 130.000 ton olja från Kuwait i Keltiska Havet.

En oljerigg bogseras in till Maltas hamn för underhåll.

"I worked there as a pilot. Boy, it was terrible. Terrible."

Katastrofen på Whiddy Island

Bantry Bay är en av Europas bästa naturliga hamnar, 40 meter djup, 4 mil lång och 5-10 kilometer bred med Bere Island på ena sidan och lilla Whiddy Island längre in på södra sidan med 20 bofasta.

På 1960-talet byggs oljetankerfartyg på 300.000 dödviktston, så stora att de inte kan gå in i Europas hamnar utan behöver en omlastningsplats. När Suezkanalen stängs 1967 anlägger Gulf en oljeterminal vid Whiddy med skyddade, djupa vatten, långt från stora befolkningscentra. Det är ett klipp för näringslivet på ön med goda utkomster och jobb.

I januari 1979 går tankern Betelgeuse, 121.000 DWT, in i Whiddys terminal med fulla tankar, 114.000 ton råolja. En del av besättningen går i land innan tankarna börjar tömmas vilket beräknas ta 36 timmar. Hon fattar eld mitt på dagen, exploderar i en serie, bryts itu och sjunker efter 12 timmar på 40 meters djup vilket släcker branden. Först efter två veckor är det möjligt att närma sig fartyget för att bärga de 41 omkomnas kroppar och pumpa bort den olja som återstår.

Ett holländskt företag bärgar vraket i fyra delar. En första del (fören) bogseras ut till öppet vatten och sänks 10 mil ut vilket väcker häftiga protester från de irländska fiskarna. De två nästa sektionerna transporteras till ett Spanien för att bli skrot, den sista delen tas om hand på plats.

Kostnaderna för räddningsinsatser, uppstädning och ersättningar betalas av försäkringsbolagen och alla krav och motkrav mellan terminalen, rederier och oljebolag avgörs utanför domstol. Gulf tar aldrig terminalen i bruk igen.

Jag frågar Jackie O'Sullivan från Bere Island om olyckan. "I worked there as a pilot, boy. It was terrible. Terrible."



Giglio

Den 13 januari 2012 går kryssningsfartyget Costa Concordia på en undervattensklippa utanför ön Giglio. Kapten Francesco Schettino räddar sig som en av de första iland och får för all framtid namnet Captain Coward. Av de 4.234 passagerarna blir 32 katastrofens offer - förutom själva ön, förstås.

Giglio är en italiensk ö och kommun, 21 km² stor med 1.700 bofasta som ligger söder om Elba. Turismen är viktig med 25.000 årliga turister som njuter av de kristallklara vattnen, det italienska livet och den goda italienska maten.

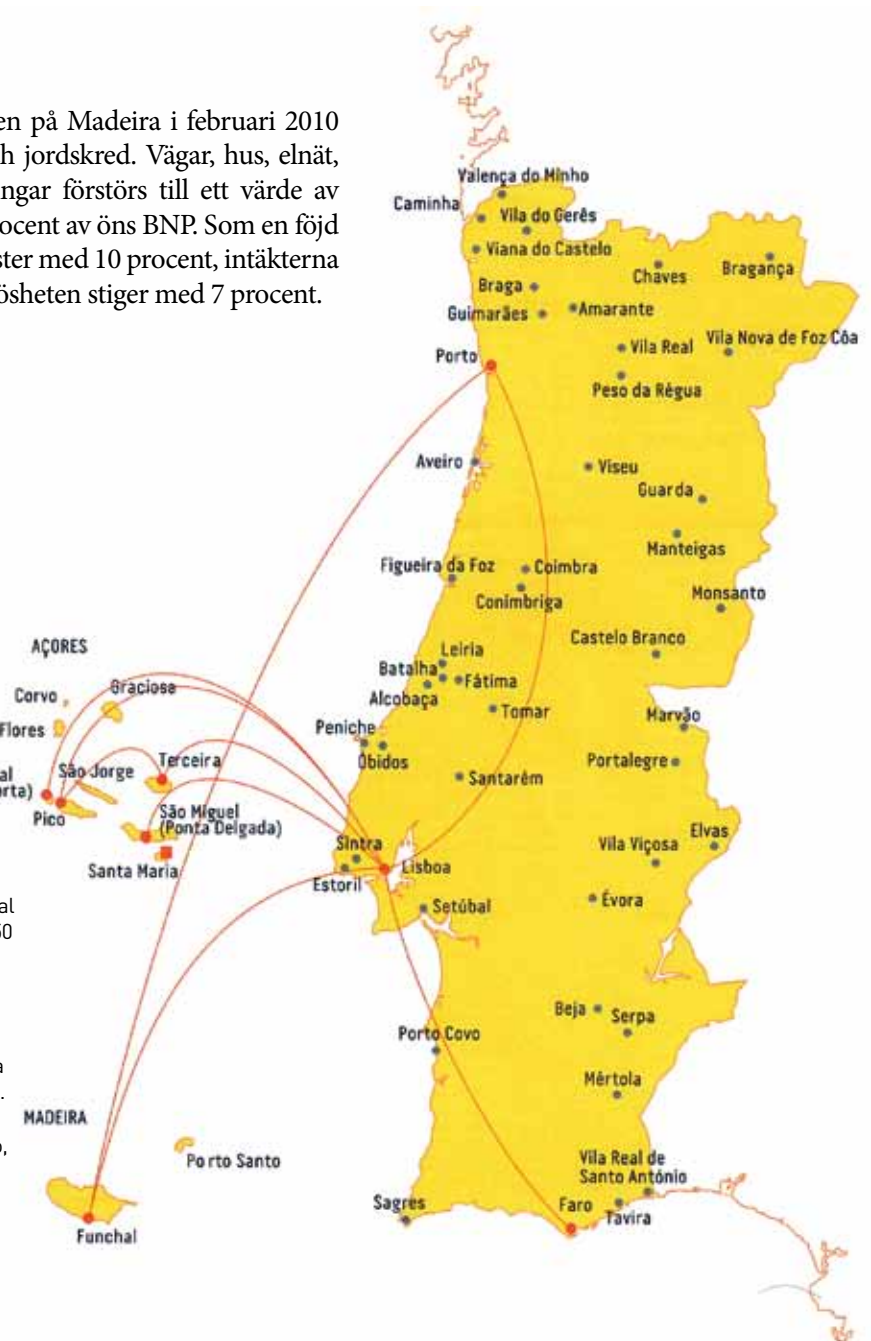
I två och ett halvt år har Giglio haft en ny sorts turism med nyfikna dagturister som åker färja över dagen till Giglio och passerar bara några meter från vraket, så att de kan fotografera det. Giglios borgmästare Sergio Ortellì säger att hans ö har blivit ett sorts museum. Antalet sålda hotellnätter har däremot gått ned dramatiskt, få vill bo på Giglio, många är oroliga för att havet är förorenat. Men ön har sluppit vara en del av Italiens ekonomiska kris, flera hundra bärgningsarbetare har hela tiden bott och ätit på ön.

En euromiljard senare är fartyget på rätt köl och förs till Genua för att bli skrot. Den tre år långa katastrofen är över, Captain Coward är dömd till 16 års fängelse och på Giglio återstår att montera bort vajerfästen, bultar, stålpelare och betongplattformar och låta livet återgå till det normala.

Översvämning

De hårda och häftiga regnen på Madeira i februari 2010 orsakar översvämningar och jordskred. Vägar, hus, elnät, hamnar och turistanläggningar förstörs till ett värde av över en miljard euro - 20 procent av öns BNP. Som en följd av detta sjunker antalet turister med 10 procent, intäkterna med 14 procent och arbetslösheten stiger med 7 procent.

Azorererna är Europas västligaste del, en självständig region i Portugal med nio öar långt ute i Atlanten 150 mil från sin huvudstad Lissabon. Det tar två timmar att flyga till huvudön São Miguel, ett avstånd som känns rätt så kort vilket framgår av denna listigt vanställda karta från flygbolaget Air Portugal. De andra öarna – Santa Maria, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico, Faial, Flores, Corvo samt den lilla skärgården Formigas – är mycket svårare att nå. Färjan från São Miguel till Terceira, 25 mil, tar 3,5 timmar, vilket gör öarna mer avlägsna från varandra än från det portugisiska fastlandet.





Stormen Ulla februari 2014.

Stormar

De europeiska vindstormarna är en sorts cykloner i områden med lågt lufttryck som spårar över Nordatlanten till Västeuropa. De är vanligast under vintermånaderna, främst januari och drabbar när de svänger söderut Storbritannien, Irland, Nederländerna, Norge, Färöarna och Island. Öarna är än mer utsatta än kusterna.

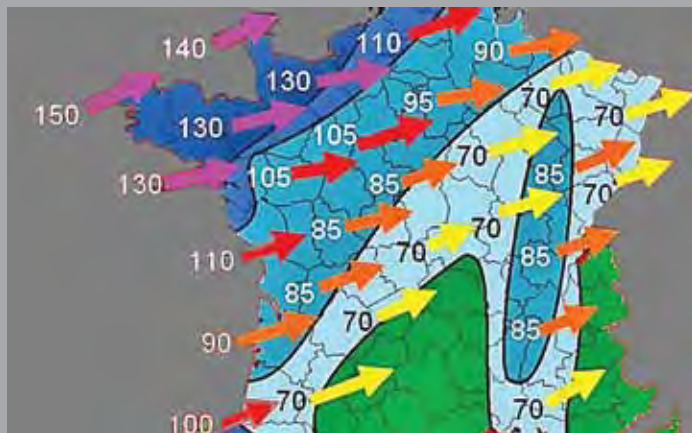
Av stormen Allerheiligenflut år 1170 bildas Texel och hundra år senare skiljs ön från fastlandet av en annan vindstorm. 1651 delar en storm Juist och Langeoog i två och 2007 möblerar en svår storm om sanddynerna på Helgoland. På Mykines mäts 73,9 meter per sekund (226 km/h) upp i mars 1997.

I december 2013 och januari 2014 regnar det ovanligt mycket, faktiskt är det den regnigaste månaden i Storbritannien sedan man började mäta väder där år 1766. När det i februari har regnat nästan fyra gånger mer än det brukar sveper stormen Ulla in över Bretagne med 35 sekundmeters vindar (125 kilometer/timme) och bygger upp våghöjder på 10 meter utanför Belle-Ile.

Vindstormarna kostar oss i Europa två miljarder euro per år i förödelse varav försäkringar täcker 1,4 miljarder euro och de är därmed försäkringsbolagens näst största orsak till förluster orsakade av naturkatastrofer (näst efter USA-orkaner).

Många klimatmodeller pekar på att det kommer att bli färre lågtryck i Europa som kan ge upphov till stormar – men de djupaste lågtrycken kanske blir ännu något djupare och intensivare.

Med ett varmare klimat minskar temperaturskillnaden mellan polerna och ekvatorn och då blir cirkulationen i atmosfären långsammare och lågtrycken färre. Samtidigt kan luften i en varmare atmosfär innehålla mer vattenånga som frigör mycket värme vilket bidrar till att vindhastigheterna i lågtrycken kan bli högre med mer intensiva stormar som följd.



Stormen Ulla som den såg ut på fransk TV.



Diskussioner på piren på Oileán Chléire – Cape Clear Island – efter de svåra vinterstormarna 2013, som bryter sönder vågbrytarens tjurnos, pirar, syllar och murverk.



Efter stormen på Oileán Chléire.

Flyktingar

Om du googlar på Lampedusa får du veta att det är en ö i Medelhavet, tjugo kvadratkilometer stor, med sextusen bofasta, 60 sjömil från Afrika och 110 sjömil från Europa, känd för sina vackra stränder.

Om du läser vidare så finner du under rubriken Övrigt att Lampedusa ”hamnat i den politiska hetluften efter ett missilanfäll från Libyen 1986 och flera incidenter med flyktingbåtar från Nordafrika. Flyktingarna anses av Italien och öborna vara ett stort problem”.

I oktober 2013 kapsejsar en båt med fem hundra flyktingar ombord tre sjömil utanför öns kust. Efter att motorn stannat tänder kaptenen en filt för att bli sedd från land, elden sprider sig och utlöser en explosion. Klockan är fyra på morgonen. Det är ännu natt. Få av flyktingarna kan simma.

155 passagerare överlever men ungefär dubbelt så många omkommer. Sju av de omkomna är barn. Ett av barnen är en månad gammalt.

De som dör är i huvudsak eritreaner. De kommer från ett land med en lång historia av krig och hungersnöd, tillika en av världens hårdaste diktaturer. De som flyr har samma rätt att försöka göra något åt sina liv som de irländare, italienare och svenskar som utvandrade till Amerika under hungeråren på 1860-talet. Samma rätt som alla människor tar sig i krigstider och när jobben tar slut där hemma.

Visst ska kaptenen lagföras liksom hans kumpaner och uppdragsgivare, som lurar ombord flyktingar på usla fartyg. Men de som köper plats på båtarna är inte omedvetna om riskerna. De är människor som vill och vågar göra något åt sina liv. De flesta är unga killar, under 25 år. De anar riskerna. De ser att båten inte är sjövärdig, de kan förutse motor- och roderproblem. Ändå vågar de. Ändå betalar de tusen euro till en smugglare som struntar i båtens skick och lastförmåga, som bara har pengar för ögonen. De som flyr gör det eftersom de inte ser någon annan möjlighet att göra något åt det liv som väntar dem där hemma.

Antalet flyktingar kan vara omkring tusen samtidigt på ön, dess officiella kapacitet är 381 platser. De överlevande förs till överfulla mottagningscenter. De vet ytterst lite om sin framtid. Ska de får böta 5.000€ som illegala invandrare eller ska de skickas tillbaka till Eritrea?

Det totala antalet flyktingar som kommit till Lampedusa de tio senaste åren beräknades i augusti 2011 till 48.000.

Långsamma olyckor

EU

Søren Hermansen säger: "We have been spoiled for years and years by a centralized administration taking more and more political power out of the local community = a slow catastrophe for the small islands."

Avfolkning

Árainn Mhór eller på engelska Arranmore är en ö som avfolkas i rask takt, från 768 personer 2006 till 487 personer 2008. Ön ligger utanför hamnen Burtonport dit det går två färjor: en långsam (15 minuter) och en snabb (5 minuter), dagligen, året runt. Med mitt vanliga sätt att resonera betyder det att Arranmore ligger antingen 17 eller 6 kilometer från land (70 km/h x 15 minuter respektive 5 minuter). Mäter man på en karta är det 5 kilometer. Inte ett dåligt förbindelse-läge, alltså.

Ändå minskar befolkningen samtidigt som ett hotell, en



pub och tre butiker stänger, Burtonports fiskekooperativ lägger ner verksamheten, en skola hotas av indragning och öns BÖP (brutto-ö-produkt, motsvarande BNP) minskar med en miljon euro.

Men Arranmore ger inte upp så lätt och har med stöd av professor Alyne Delaney vid Aalborgs Universitet skapat the Donegal Islands Survival Plan 2012-2015. Vi får se hur det går.

Samtidigt föreslår professor Jørgen Møller från samma universitet att Danmark ska "Nedlaeg de mindste danske øerne" det vill säga de minsta öarna bör avfolkas. Skälet till detta är att var sjunde invånare har lämnat öarna sedan 2003. Nu bor 4.605 personer året runt på de 27 danska småöarna och dessa kostar 106 miljoner danska kronor (cirka 14 miljoner euro) per år, till största delen för transporter (färjor).

"Det kan da også blive for trist, kan det ikke?" frågar sig Jørgen Møller också i en radiointervju och menar ö-livet

överlag som han tydligen inte alls förstår sig på.

Jørgen Møller tycker att öborna ska köpas ut, utan tvång, med ett erbjudande som är svårt att motstå. Deras hus kan sedan användas till semesterbostäder, skrivarstugor och sommarläger. Hans uttalanden väcker stor uppmärksamhet i Danmark, öbor går i taket, medierna hakar på, politiker rycker ut till öarnas försvar, men ordförande för Sammenslutningen af Danske Småøer Dorthe Winther tar det lugnt. Hon säger "Tak, Jørgen Møller, du har sat spotlight på småøerne, og det er vi glade for".

Klimatförändring

Man har trott att havsytan steg mellan fyra och sex meter mellan de två senaste istiderna, men det var snarare mellan sex och nio meter, säger professor Michael Oppenheimer i en artikel i den ansedda tidskriften Nature. Perioden brukar användas av forskare som jämförelse för uppskattningar av hur jorden förändras av ett varmare klimat.

Att havsytan stiger beror på att vädret blir varmare och det för dels med sig att glaciärer och Grönlands is smälter, dels att varmt vatten tar mer plats än kallt. De flesta tycks överens om att vattnet kan stiga sextio centimeter under vårt århundrade vilket i Europa får stora konsekvenser framförallt för Storbritanniens och Nederländernas kuster och öar.

● MED DEN SVARTA HATTEN PÅ



Algbloomning norr om Kökar sommaren 2014.

SOS – Save Our Seas

Ett fartyg läcker olja från motor- och maskinutrymmen som blandas med vatten i kölsvinet och kallas slagvatten. Ett stort kryssningsfartyg producerar i genomsnitt 8 ton oljehaltigt slagvatten per dygn.

Avloppsvatten som inte är oljiga delas in i svartvatten och gråvatten. Svart vatten kommer från toaletter och urinoarer, från sjukvårdsutrymmenas sjukhytter, tvättställ, tvättbadkar och spygatt och från levande djur. Utsläpp av svartvatten är förbjudet och regleras i MARPOL 73/78.

Grått vatten kommer från diskmaskiner, duschar, tvättstugor, badrum och kök. Grått vatten utgör den största mängden flytande avfall från kryssningsfartyg. Utsläpp av gråvatten är inte begränsat av folkrätten. I vissa fall släpps det direkt i havet, men i vissa havsområden och vid angröning måste gråvatten lagras och behandlas.

The Ocean Conservancy har uppskattat kryssningsfartygens avloppsvattenproduktion till mellan 114 liter och 322 liter per person/dag enligt följande:

- toalettspolning med självtryck: 6-8 liter per spolning
- toalettspolning med vakuum: 1,2 liter per spolning
- 1 minuts dusch : 12-14 liter

Ett stort kryssningsfartyg som Costa Concordia producerar ungefär 300 liter gråvatten per dag per person och från toaletter, pentry och tvättstuga ungefär 70 liter per person och dag. Summa svart vatten i ett stort kryssningsfartygs vakuumsystem: 20-30 kubikmeter svart vatten per dag.

Östersjön i vars mitt jag bor är världens mest förorenade innanhav. Havet är övergött med vilket menas att det får för mycket näringsämnen såsom fosfor och kväve. Det bidrar bland annat till den förhatliga algbloomingen.

Utsläppen har minskat genom att det har gjorts stora förbättringar i reningsverk, jordbruk och fiskodlingar de senaste 20-30 åren men en betydande del av övergödningen kommer från fartygstrafiken i Östersjön som kan beskrivas så här:

- 16 färjor som gör 90 miljoner resor per år, i medeltal 4 timmar per tur
- 250 till 300 kryssningsfartyg med 1.000 besättningsmän och 3.000 passagerare ombord
- 584.000 lastfartyg (1.600 per dag) med 15 besättningsmän, typisk tid i Östersjön en dag

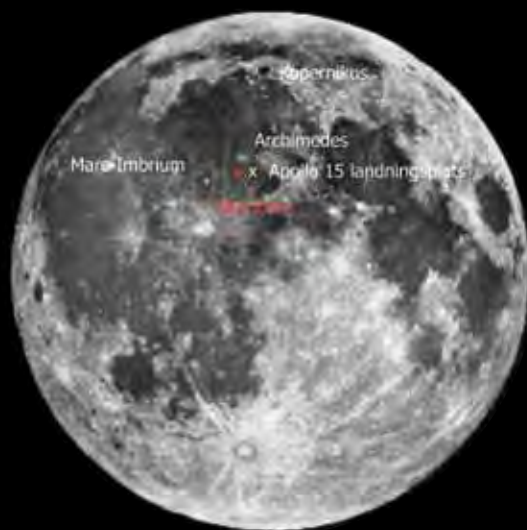
Dessa fartygs spillvatten innehåller sammanlagt 132 ton kväve och 33 ton fosfor, förutom bakterier, virus och andra

smittämnen samt tungmetaller. De som sköter sig lämnar sitt spillvatten i hamnar men många av kryssningsfartygen fortsätter att dumpa sitt grå- och svartvatten utanför tolvmilsgåransen i Östersjön.

Världsnaturfonden WWF kontakter rederierna 2007 och ber dem frivilligt avstå från att tömma sina tankar på internationellt vatten. Många färjerederier ansluter sig 2008, men endast tre av de internationella kryssningsrederierna. Ännu efter Östersjöländernas sjöfartsmöte i november 2014 meddelar Polen, Tyskland och Ryssland att de inte är beredda att förbjuda dumpning av toalettavfall till havs, eftersom hamnarna inte kan ta emot så mycket avloppsvatten på så kort tid (upp till 300 m³ avloppsvatten per timme när fartygen ligger vid kaj). Men ledningar, pumpkapacitet och vattenrening är ingen komplicerad teknologi, det är bara en fråga om värderingar och prioriteringar.

Spillvattentömningarna späder på de negativa effekterna av att medeltemperaturen stiger som ger varmare somrar som gör att förutsättningarna blir bättre för att de blågröna alger ska trivas. Den förhatliga algbloomingen kommer allt tidigare, oftare och kraftigare. Sommaren 2014 är ett dystert rekord runt mina stränder.

Om jag skulle flytta från ön



Har man hund får man motion och hinner tänka en del. Det är en varm sensommarkväll, månen är full, den skimrar i alla vatten. Vi vänder söderut som vi har för vana, hunden och jag, mot Hundstjärnan.

Orion har makat sig upp med sina vita och heta stjärnor (undantaget Betelgeuse som är röd som sin namne som brann vid Whiddy). I hans bälte hänger svärdet med den stora gasnebulosan M42 så nära oss att vi kan se den med blotta ögat. Följer vi bältet neråt vänster hittar vi hans ena hund: stjärnbilden Stora Hunden (Canis Major) och i den stjärnan Sirius, som också kallas Hundstjärnan. Den är himlens klarast lysande stjärna men så ligger den ju "bara" 8,6 ljusår härifrån vilket i sammanhanget får betraktas som mycket nära.

Det är 400 år sedan Galileo Galilei får sitt teleskop färdigt och kan börja studera solen, månen, planeter och stjärnor. Sedan dess är stjärnhimlen på väg att bli utrotad, en lika hotad biotop som vårt hav. Människan vräker ut sådana massor av ljus att de som bor sig i en stor stad bara kan se några tiotal stjärnor på himlen. Enligt International Dark Sky Association kan 99 procent av befolkningen i Västeuropa inte längre se Vintergatan där de bor.

Rättigheterna i rymden regleras i stormaktsavtalet The Outer Space Treaty från 1967, som ingås för att förhindra

nationer från att muta in mark i rymden och därmed exploatera den. Men avtalet nämner ingenting om individuella inmutningar och det kommer amerikanen Dennis Hope på 1980. Han registrerar sin ensamrätt till dessa individuella möjligheter i en worldwide copyright, och säljer alltsedan dess tomter på månen. Hittills har han sålt 300.000 stycken bland annat till Jimmy Carter, Ronald Reagan, John Travolta, Harrison Ford, Nicole Kidman och så till mig.

Jag köper en tomt för 56 dollar år 1997. Den ligger förstås på en ö i ett hav närmare bestämt Mare Imbrium (Regnens Hav), nordväst om kratern Archimedes, mellan Apollo 15 landningsplats och Luna 17 landningsplats 1970. Tomten är ganska stor, 1.778 acres. Eftersom 1 acre = 1 tunnland = 4,407 m² (knappt en ½ ha), så är 1.778 acres = 7.823.000 m² = cirka 8 kvadratkilometer. Min tomt på månen är alltså stor som Whiddy Island, som Marettimo utanför Sicilien eller som huvudön här på Kökar.

Jag vill inte flytta härifrån men blir jag tvungen får jag väl ta mig till min ö på månen. Det är knappast troligt, jag blir nog kvar här med huvudet bland stjärnorna och fötterna i ett av världens smutsigaste hav. Utrotningshotad men lycklig, under hundstjärnan.

Min tomt på månen ligger här:

MED DEN SVARTA HATTEN PÅ ●

LUNAR CHART SCALE 1:3,000,000

CONTINUED FROM LAC 39
CONTINUED FROM LAC 39



MONTES APENNINUS LAC 41

United States Geological Survey
Washington, D.C. 20508
1:3,000,000 (1:3,000,000)

NOTES

This chart was prepared with data derived from the following sources: U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968.

CONTENTS

The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968. The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968.

GENERAL DATA

General data is given in an annexed glossary of the chart. The data is given in an annexed glossary of the chart. The data is given in an annexed glossary of the chart. The data is given in an annexed glossary of the chart.

The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968. The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968.

COASTLINE

The coastline is shown in the chart. The coastline is shown in the chart. The coastline is shown in the chart. The coastline is shown in the chart.

INDEX

The index is given in the chart. The index is given in the chart. The index is given in the chart. The index is given in the chart.

NOTES

The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968. The position of the chart was determined by the U.S. Geological Survey, 1:250,000 scale map of the Moon, 1968.

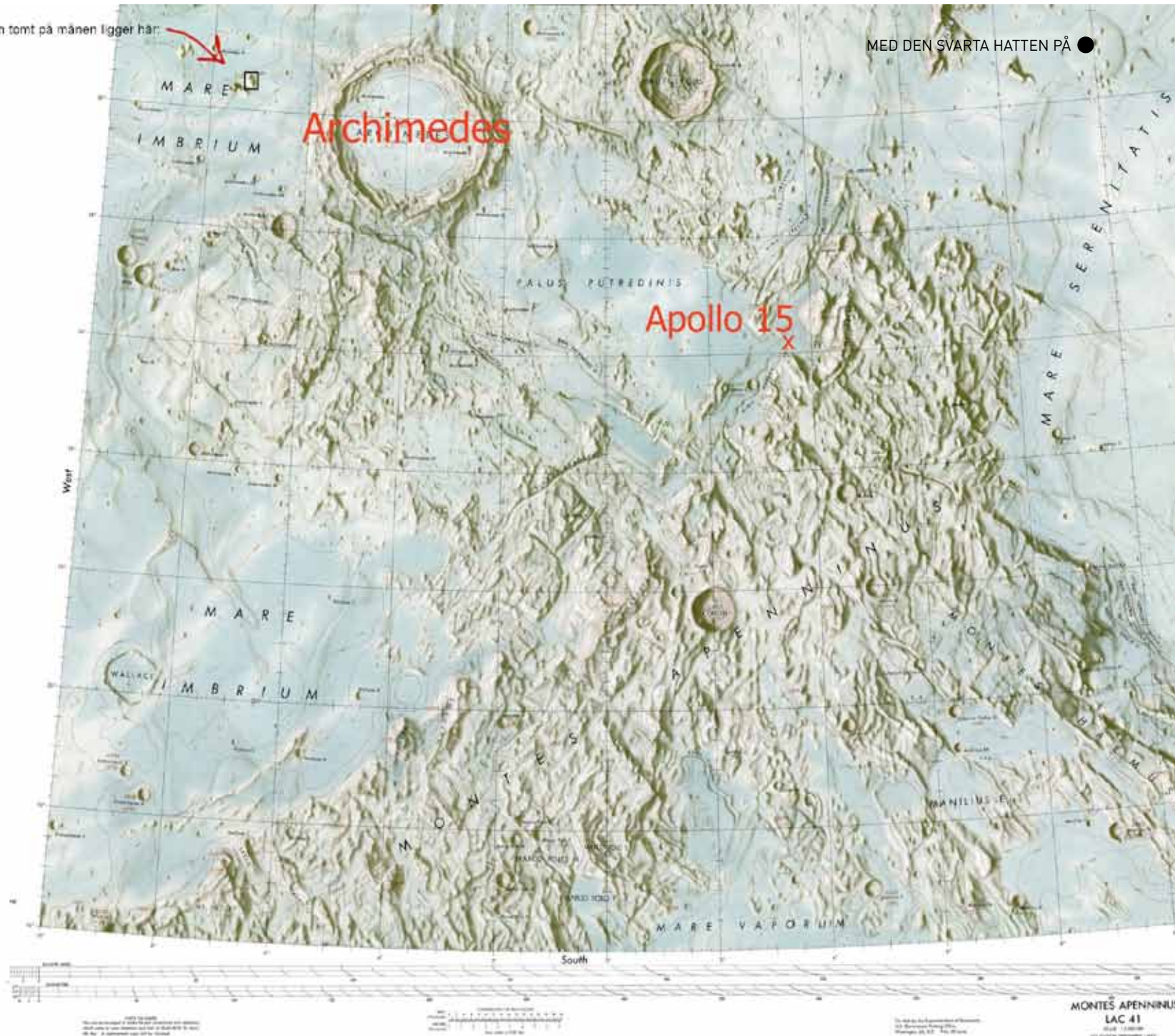
LOCATION OF CHART AREA



BASE MAPS

The base maps are given in the chart. The base maps are given in the chart. The base maps are given in the chart. The base maps are given in the chart.

LAC 41



MONTES APENNINUS
LAC 41
SCALE 1:3,000,000
1:3,000,000 (1:3,000,000)

Kapitel 4

Med den röda hatten på

Tänk på rött och eld och värme: den röda hatten har att göra med känslor, intuition, förningar och värderingar. Den röda hatten ger dig tillåtelse att lägga fram dina känslor och din tro utan ursäkter och utan förklaringar.

Vi har fått lära oss att inte ge uttryck för våra känslor i viktiga möten, men märker att det gör människor ändå och försöker dölja vad de känner bakom tveksam logik. Med den röda hatten får känslorna en legitim plats och kan komma in i diskussionen utan att låtsas vara något annat. Intuition kan vara en sammansatt bedömning som bygger på många års erfarenhet och kan vara mycket värdefull, även om orsakerna bakom det intuitiva uttrycket inte kan preciseras medvetet.

Ibland är det värdefullt att få känslor ut i det fria.



Från gården där jag bor är utsikten vidsträckt. Överboda ängar sträcker sig drygt en halv kilometer västerut och en knapp kilometer från norr till söder = 25 hektar eller en fjärdedels kvadratkilometer. Här lever jag med en familj tornfalkar, som hänger över åkrarna eller sitter på stolpar och spanar.

Tornfalken behöver någon kvadratkilometer till hemområde. Det är kanske lite trångt här? Eftersom de äter ett halvdussin sorkar per dag per falk, kan det förklara varför jag också ser dem jaga nere på åkrarna mot sjön.

Allra mest oblyg är en ung hanne. När jag för ett år sedan skriver de första meningarna i denna bok vilar han ibland på mitt fönsterbleck. Oftast sitter han på en telefontråd strax ovanför mig, han tycker om att ha överblick, spanar efter möjligheter och kan bedöma risker och hot, det känns nog bra. Får han syn på en insekt eller en sork använder han all sin förmåga och kreativitet, låter sig falla som en sten för att just i tid vända upp med de kloförsedda fötterna först.

Några fåglar har jag inte sett honom ta, enligt uppgift är bara två procent av falkarnas föda småfåglar.

Det där med torn syftar på artens vana att utnyttja höga byggnader som häckplatser. Förr när kyrkan var den enda höga byggnaden använde falken ofta kyrktornet som boplat. Den har också kallats kyrkofalk, namnet tornfalk nämns först år 1728. Här i Överboda är det långt till kyrkan, jag tror att de bor i en någon av de fallfärdiga gamla ladorna.

Falkarna har minskat i antal sedan andra hälften av 1800-talet. Läget just nu påstås dock vara mer stabilt, det finns två tusen par i Finland.

När sommaren går mot sitt slut flyger min falk ner till Syd- och Västeuropas länder, stränder och öar, dit också jag kan längta. Det här är det röda kapitlet, "the opposite of neutral, objective information. Hunches, intuitions, impressions. No need to justify. No need to give reasons or the basis," säger Edward de Bono.



Smått

Jag tycker litet är vackert. Jag gillar falkar, tärnor och svalor. Stora saker är besvärliga, som otympliga stationära datorer och stora bensinslukande bilar. Ibland måste man ha dem, men helst inte. Tekniska prylar ska vara nätta och bärbara, lätta att få upp och ned i fickor och ryggsäck. Små och intelligenta, de ska dra lite ström och märkas så lite som möjligt när man inte använder dem. En liten mobil, en pygmékamera, en minnessticka, en tunn plånbok med ett enda betalkort, några sedlar och körkortet. Jag vill vara rörlig, lättfotad, obunden av tingen. Jag är en småaktig typ som njuter av det stilla, lilla, enkla och finurliga.

Jag tycker om små maträtter, litet men gott. Jag går helst på små museer som Ålands Museum och l'Annonciade i Saint Tropez. Jag gillar små ord som ja, nej, jag, du och vi. De stora orden är besvärliga: samhällsutveckling, Leader-dimension, pekularfektomylator. Jag föredrar små texter, essäer, dikter, poesi, korta projektplaner, enkla program som alla kan förstå. Få, eftertänksamma ord. Korta tal med mycket mening i. Jag lyssnar hellre på Brahms kammarmusik än på Beethovens symfonier. Jag vill ha kärlek i små, koncentrerade doser.

Jag tycker om barn, jag tycker om det som är på tillväxt. Jag tycker om människor som inte tar stora ord i sin mun men som gör bra saker. Stora egon är besvärliga, människor som bullrar och tar plats. Jag föredrar personer som har balanserad andlig ämnesomsättning. Jag tycker om när kloka tankar uttrycks i enkla, tydliga planer som ger konkreta resultat. Inte tvärtom: vidlyftiga program som man knappt begriper och som bara blir en tummetott. Jag tycker om små budgetar och små utsläpp. Jag beundrar dem som frivilligt lever enkelt, de som sätter det andliga främst, de som förbrukar lite energi. Jag försöker köpa sällan och dyrt, i stället för ofta och billigt.



Blåmes.

ESIN

Jag tycker om små öar och sitter sedan åtta år i styrelsen för *European Small Islands Federation* – ESIN, som ger röst åt 580.000 öbor på 1.350 små öar och grundas för tretton år sedan för att små ösamhällen ska överleva. ESIN arbetar på två nivåer:

- 1 Lokal nivå: stärka öarnas kulturella identitet, underlätta spridning av information mellan medlemmar, göra jämförelser av villkor och särskildheter öar och länder emellan, dela kunskap.
- 2 EU-nivå: informera relevanta EU-institutioner, påverka den europeiska politiken, öka medvetenheten om och förståelsen för små öar.

ESIN är en federation, vars medlemmar är nationella öorganisationer: i Danmark är det Sammenslutningen af Danske Smaaøer, www.danske-smaaøer.dk, i Estland Föreningen för de estniska öarna <http://saared.ee>, i Finland är det Finlands Öar rf, www.foss.fi, i Frankrike Les Îles du Ponant, www.iles-du-ponant.com, i Grekland Hellenic Small Islands Network, www.smallislands.eu, på Irland är det Irish Islands Federation, www.oileain.ie, i Italien Associazione Nazionale Comuni Isole Minori, www.ancim.it, i Skottland är det Scottish Islands Federation www.scottish-islands-federation.co.uk/, i Sverige Skärgårdarnas Riksförbund, www.skargardarna.se, på det självständiga Åland Företagsam Skärgård, www.skargarden.ax och sedan december 2014 är Kroatien medlem genom Croatian Islands Parliament <http://www.otocnisabor.hr/>.



Mario Corongiu är ordförande i ANCIM som samlar de små italienska öarna och Bengt Almkvist är grundare av och ordförande i ESIN.

Elba

År 2012 har ESIN sitt årsmöte på Elba, dit jag kommer sent på kvällen med båt från fastlandet. Vinden är ljum, natten svart. Efter en timme tornar Elbas branta kuster upp sig framför mig, fyren på Scoglietto blinkar väg. Det doftar från land av ginst, myrten, rosmarin, ljung, smultronträd och oleastrar (vildmarkens olivträd). Fartyget, m/s Moby Baby, är häftigt målad med seriefigurer i vitt och blått. Bra service ombord, pris 14 euro enkel resa utan bil.

Nu är det morgon och solen går upp bakom Elbas berg, som består av glimmerskiffer från karbontiden och lerskiffer, marmor, gnejs samt sandsten bildad under permperioden. Under mezosoisk tid tillkom kalk och mörgel, sedimenten packades allt tätare. Under oligocen – vad en geolog kallar för nytid, ”bara” fyrtio miljoner år sedan – välldes glödgheta massor av smält granit upp genom sedimenten, vattnen kokade och Monte Capanne 1.108 meter högt steg ur havet genomkorsat av ådror, druser och hålrum fyllda av kristaller av kvarts, glimmer och fältspat.

Etthundrafemtio olika mineral har hittats här: vitglänsande aragonit, grönskimrande krysolit, blåaktig järnglans, brun pyrit, vitgrå kvarts. Den som inte vill leta i övergivna gamla stenbrott kan köpa beryller, granater, opaler, biotiter, turmaliner och amfiboliter i stadens butiker.

Efter frukost är dags att utforska detta lite närmare! Elba har höga berg och dalar, fjordar, vikar, uddar och plager, strömmande bäckar och omges av kristallklara vatten dit valar och delfiner kommer för att föda. Även om ön bara är knappa tre mil lång måste man upp och ned och runt alla berg. Många cyklar, en del vandrar. Trafiken är måttlig och lugn (med italienska mått mätt). Det finns åtta charmiga små städer runt kusten med stränder, restauranger, caféer och butiker.

Det går bra att bestiga Monte Capanne, man startar från Poggio (330 möh), uppför en klippig ravindal som småningom öppnar sig mot en svindlande landskap. Via Ferale-krönet (760 meter över havet) kommer du sedan upp till linbanans ändhållplats (990 möh). Det tar två och en halv timme upp och en och en halv timme ner, bra skor och vattenflaska behövs. Det är en stark drift detta att man alltid vill gå upp på en ös högsta punkt för att få överblick, översikt, sammanhang.

På Elba brinner Europas äldsta masugnar i tidig brons- och järnålder. Grekerna kallar Elba för ”gnistön”, järnmalmens

håller 60-65 procent. Många romerska legionärer bär svärd av järn från Elba men vad hjälper det, småningom faller även det romerska riket och vandaler föröder ön. Romerska tempel och villor blir stenbrott för kyrkor, hus och murar.

Frankerkonungen Pippin den lille ger Elba till påven, som måste försvara den mot saracenernas sjörövarflottor i trehundra år. Kaos och oordning råder fram tills fursten Cosimo de Medici i Florens övertalar påven att ge honom Elba år 1548. Cosimo bygger befästningar och den nya staden Portoferraio (= järnhamnen). Han inför straffrihet, skattefrihet och religionsfrihet på Elba vilket lockar mängder av företagsamma invandrare med skiftande bakgrund till Elba (något för våra avfolkningshotade öar?).

Men vad hjälper det, ätten de Medici dör ut, spanjorerna tar en tredjedel av Elba, fransmännen har en annan tredjedel och ett hundraårigt krig bryter ut. När det äntligen blir fred år 1737 ligger Elba i ruiner och är fortfarande delat mellan tre makter.

Detta blir Napoleons ”fängelse” när han 1814 abdikerar från Frankrikes tron. Han får en reträttspost som Elbas kung och vänder med sin vanliga energi och organisationsförmåga upp och ned på ön. Han låter plantera potatis, sallad och blomkål för att göra Elba självförsörjande på grönsaker, kastanjetråd för att förhindra erosion, olivträd och vingårdar. Han stiftar lagar, organiserar sophämtning, ordnar gatubelysning, förbättrar skolor och sjukhus och bygger anläggningar för handel och sjöfart. Han är Elbas mesta berömdhet, men efter tio månader blir ön för trång och han gör ett nytt försök att ta makten över Europa – ”de hundra dagarna”, innan han slutligt förvisas till den betydligt otillgängligare ön Sankta Helena i Sydatlanten.

Här blandas på typiskt italienskt manér nutid med dåtid, någon har skrivit ”Ti amo” i gränden upp till Napoleons palats, tvätten hänger på tork utanför ett hus som byggdes på medeltiden och som sedan har byggts om och byggts om igen.

Enligt EU:s definition är Elba en ö: den har en yta större än 1 km², större avstånd än 1 kilometer från fastlandet, har mer än 50 invånare, är inte hemvist för en huvudstad och ha varken bro, tunnel eller vägbank till fastlandet. Denna definition kommer alltid upp på ESINs möten och upplevs djupt kränkande, framförallt av dem som bor på de tvåtusen öar som inte syns i EU:s statistik. Det enda av dessa fem kriterier som ESIN delar är det femte: en ö ska inte ha fast förbindelse med fastlandet till exempel. I övrigt är definitionen en stor källa till irritation, till känslor av underlägsenhet och till en upplevelse av maktlöshet hos öbor över att inte ens bli sedda, inte bli erkända som samhällen som är till stor nytta för Europa och som svarar mot en stark efterfrågan. Öar har särskilda behov, säger ESIN, på grund av att:

- de har minskande befolkningar,
- de har en sned ålders- och könsstruktur, samt
- de har ett mycket stort antal besökare under en begränsad del av året

Den europeiska, den regionala och den nationella politiken svarar inte upp mot öarnas lilla skala. Även om ESIN inte har medlemmar i Storbritannien, Tyskland, Holland, Island, Norge, Polen, Lettland, Litauen, Ukraina, Ryssland, Rumänien, Albanien, Montenegro, Turkiet, Malta, Spanien och Portugal – ännu – så är ESIN de små öarnas röst i Europa.

Paradiset är en ö. Det är helvetet också.

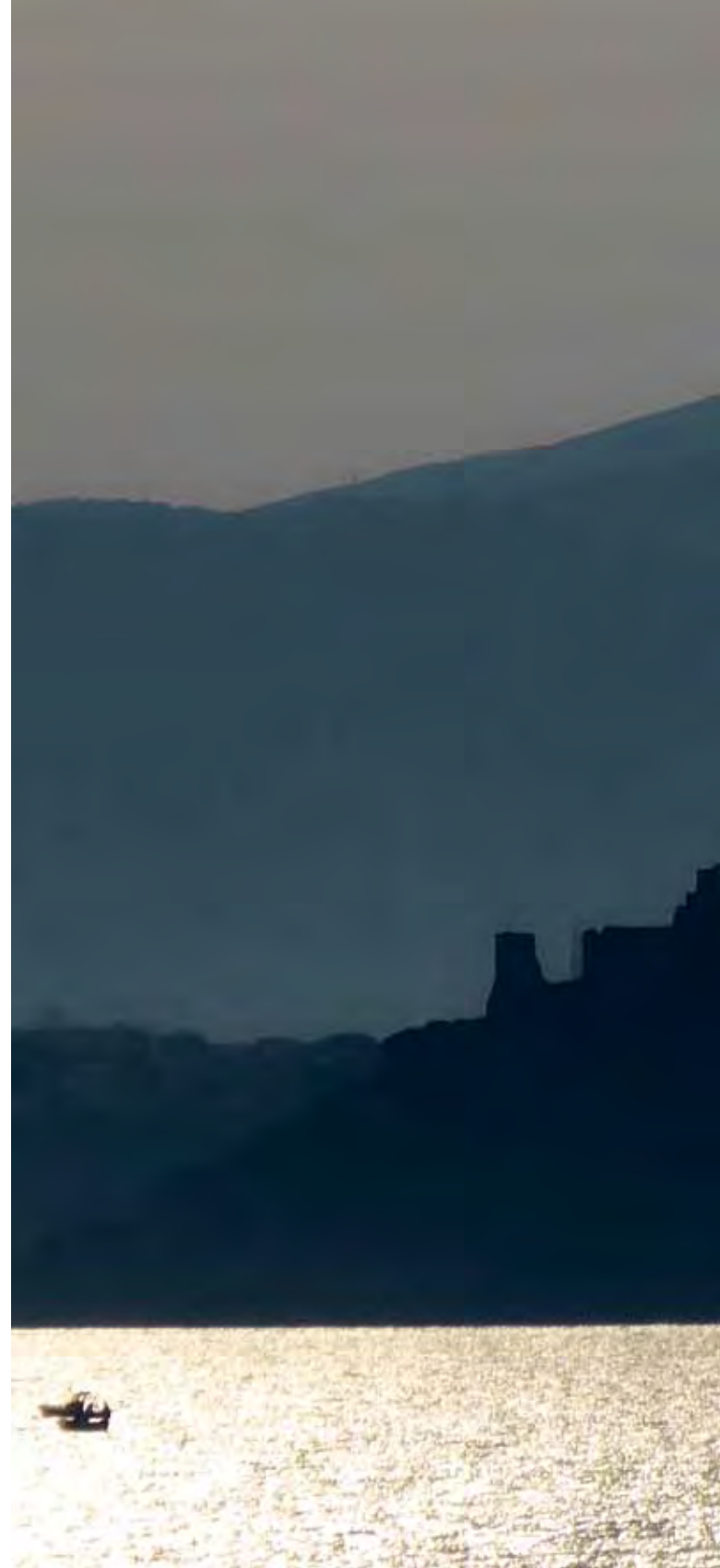
”The Atlas of Remote Islands” är en märklig och egensinnig bok, en blandning av poesi, kartbok och essäer. Författaren Judith Schallansky behandlar femtio öar som hon aldrig har besökt. Titeln på detta avsnitt ”Paradise is an island. So is hell” kommer från inledningen av hennes bok. Hon säger: ”Islands are not only real places but projections of human ideas for a better world and the social wish to cast out undesirable subjects and objects at the same time. So it is not surprising that the image of remote islands is located somewhere between utopian paradise and jailhouse. My book is about the huge gap between longing and reality.”

Rotumerplaat

År 1971 bor de båda författarna Jan Wolkers och Godfried Bomans en vecka var på den obebodda sandreveln Rotumerplaat 7,8 km² stor mellan Schiermonnikoog och Rotumeroog. Deras enda förbindelse med omvärlden är en daglig radiointervju med redaktören Willem Ruis som bor på ett hotell i land och sänder intervjuerna som radioprogrammet *Alone On An Island*.

För Godfried Bomans är tiden på ön en katastrof. Han är svårt störd av ljudet från de många måsarna och han besväras av ensamheten. Jan Wolkers upplever sin vistelse på ön som ett äventyr, han fiskar ål och räka, kokar sandmask och räddar livet på en säl.

Båda författarna ger ut en bok om sin vistelse på ön: Godfried Bomans skriver *Dagboek van Rotumerplaat* och Jan Wolkers skriver när han återvänder *Groeten van Rotumerplaat*.





Procida och Ischia i Neapelbukten.

BLUE STAR DELOS PIRAEUS

Skamliga öar Delos

Man kommer från Mykonos, färjan tar 45 minuter. Reser man från havet ser man ruiner, kolonner och båggångar resa sig mot himlen. När man stigit av och betalat biljetten 6 euro så får man gå vart man vill men inte övernatta. På det attiska förbundets tid fick man inte födas eller dö på Delos.

Romarna surnade till på Rhodos för att de inte deltog i deras krig mot Makedoniens kung Filip V och gjorde Delos till en tax-free ö år 166 F Kr. Det var ett svårt slag för afärerna på Rhodos, där man tagit ut en 2-procentig skatt på alla handel.

I hundra år blomstrade i stället Delos. Här samlades fenikier, syrier, egyptier, palestinier, judar och perser utan risk för liv och egendom. Framförallt handlade man med slavar, rövade från hela östra Medelhavet, som skulle till Rom. Det finns uppgifter om att 10.000 slavar ska ha sålts

på en enda dag (dock används ibland talet 10.000 symboliskt, för att ange en mycket stort antal).

På de pengar de tjänade skattefritt på sina mänskliga och omänskliga varor byggde köpmännen vackra hus. Dessa hus har senare plundrats av sjörövare som dock inte kunde inte ta med sig mosaikgolven. Här rider ännu Eros på svarta delfiner och i huset mittemot honom rider Dionysos på en panter med utspärrade klor. Jag går stigen ner

till teatern och sitter på de översta bänkraderna med fin utsikt.

Delos härjades år 89 f Kr. Allt brändes, templen och husen jämnades med marken och öns 20.000 invånare dödades eller blev själva slavar. Efter ett försök till återuppbyggnad skövlades ön igen 23 år senare låg nästan öde till 400-talet e Kr då den var ute till försäljning utan att finna någon köpare. Sedan dess har ön varit nästan obebodd.

Poveglia

Innanför den långa Lido-ön som avgränsar Venedigs lagun från havet ligger Poveglia. Hit skeppas alla pestsmittade redan i romersk tid, sedan under böldpesten på medeltiden, därefter används ön som karantänplats ända till år 1922. 160.000 människor dör på denna ö som är mindre än en kvadratkilometer. Sedan blir den ett mentalsjukhus med en ondsint läkare som ska ha torterat, slaktat och ätit sina patienter och slutligen tar sitt liv genom att hoppa från klocktornet. Poveglia är en av de trettio platser på jorden som är med i TV-serien *Scariest Places on Earth*.

Sjukhuset stängs 1968 och lämnas öde. År 2014 säljer italienska staten Poveglia för en halv miljon euro till en europeisk affärsman som ska bygga ett lyxhotell på ön. Lycka till.



Flygbild av Venedig med huvudön uppe till vänster, den kvadratiske San Michele upptill mitt i, norra änden av Lido till vänster mitt i och Poveglia just utanför vänster bildkant.

Utøya

Utøya är en förfärlig plats, i nutid. Här, på en 10 hektar stor ö i insjön Tyrifjorden i Norge, fyra mil nordväst om Oslo, har norska Arbeiderpartiet en kursgård där en massaker på 69 personer skedde sommaren 2011. Offren var oskyldiga som steg upp på morgonen, tog en dusch och åt frukost utan en aning om att det var deras sista dag i livet. De råkade bara befinna sig på fel plats vid fel tid.

För att hedra offren hölls en minneskonsert sommaren 2012 i Oslo. Bruce Springsteen sjöng *We Shall Overcome*. Men man vågade inte ha sommarläger på Utøya det året.

Sommaren 2013 har Arbeiderpartiet börjat ta tillbaka sin ö, som riskerar att bli en Toteninsel. Sommarlägret genomförs och på fastlandet norr om Utøya, på en udde, planeras konstverket "Memory Wound". Udden skärs av med ett snitt, på snittets ena sida ristas de 69 namnen in, på den andra blir en utsiktsplats mot namnen. Den stenmassa som lyfts bort ur snittet, "såret", blir ett minnesmärke i Oslos regeringskvarter.

Planerna upprör dem som har sommarstugor i området och som inte vill påminnas om massakern. Fastighetspriserna går ner och jo, visst har det hänt, men de vill glömma det, förtränga det, inte veta av det, inte se det på sin bakgård - *Not In My Back Yard*.

Heliga öar

Sivriada

Sivriada är en helt liten ö (0.05 km²) utanför Istanbul. År 1911 beslöt Istanbuls borgmästare att stadens herrelösa hundar skulle samlas ihop och deporteras till Sivriada men genast därefter drabbades staden av ett jordskalv som tolkades som ett omen, ett straff från Gud för att man övergivit hundarna på ön och de fördes tillbaka till staden.

På ön finns ruiner av ett kloster från 800-talet, gravar efter patriarker och präster som hållits som fångar här, ett varv och några fiskekojor.

Lindisfarne

Lindisfarne ligger strax norr om Farne Islands, ett halvt dussin obebodda fågelöar några kilometer utanför Englands kust. Lindisfarne är bebodd och synnerligen berömd och fast den bara upptar fem kvadratkilometer av Northumberlands yta, tar den desto mer plats i den europeiska kulturens vidsträckta landskap. Härifrån kristnades England och här härjade vikingarna för första gången i juni 793. Många filmer har spelats in och utspelats här så som Macbeth, Röda Nejlikan och Roman Polanskis ryskiga Cul-de-Sac.

Två gånger per dygn upphör de 160 öborna att vara öbor (vid ebb) och då passar 650.000 pilgrimer på att besöka ön varje år.



Ukkos sten mitt i Enare Träs.

Ukkos sten

I Enare Träsk finns en brant bergsholme vid namn Ukonkivi (Ukkos sten) eller Addja på samiska. Ukko betyder gubbe, morfar, farfar, en gammal man. Det kan också betyda åska eller tordön. Ön är liten, bara femtio gånger hundra meter men trettio meter hög. Den har använts som en helig plats långt efter att samerna kristnades. Hit var Arthur Evans 1873 och fann då en offerplats med ben och ett vackert silversmycke som antagligen är från 1200-talet (förvarades länge i British Museum men har nu återbördats till samerna). Evans blev berömd när han senare grävde ut Knossos på en annan ö: Kreta.

Mont Saint-Michel

Mont Saint-Michel är laddad med kraftfulla religiösa symboler: själva klippön i granit, historien om ärkeängeln, de vidsträckta sandbottnarna som tre miljoner pilgrimer årligen vandrar över vid lågvatten. "Mont Saint-Michel måste förbli en ö. Vi måste rädda den från stympning!" skriver Victor Hugo när en vägbank byggdes ut till ön år 1879. Ibland översvämmas också vägbanken - senast i juli 2013, då ön åter var en ö i tjugo minuter.

Nu ska vägbanken ersättas med en bro som ska vara klar i slutet av 2014. Då blir öns 44 invånare öbor mellan 50 och 90 gånger per år.

Skuggan av Mont Saint Michel.

Begravnings- öar

När du är död är du död, inte mycket du kan göra åt det. Men de som älskade dig kanske vill minnas och sörja dig. Vad kan då vara lämpligare än en grav på en liten ö?



Ezra Pounds grav på San Michele.

Eilean Munde

På väg längs världens vackraste järnväg från Glasgow till Mallaig i skotska högländerna passerar man Loch Leven med begravningsön Eilean Munde. Klanerna Cameron, MacDonald och Stewart ägde ön tillsammans och brukade den gemensamt som gravö - även när de låg i fejd med varandra. Hit får man ta sig med egen båt exempelvis kajak från Ballachulish. Kapellet byggt av den helige Fintan Mundus från Iona på 600-talet brann ner 1495, men de mäktiga keltiska gravkorsen är kvar.

Vido

Till Vido i inloppet till Korfu retirerade serbiska soldater och civila genom Montenegro och Albanien 1915. De flesta kom till Korfu men på grund av risken för epidemier förlades de sjuka och döende i huvudsak soldater, till Vido. Eftersom ön är liten och stenig begravdes mer än femtusen människor i havet blåa grav utanför ön, med stenar som sänken. Läs den serbiske poeten Milutin Bojics ode *Plava Grobnica* eller lyssna på Dragan Nikolics uppläsning på Youtube.

San Michele

Inte långt från Poveglia ligger San Michele, en fyrkantig ö, tvärs över innan Murano i norr. Det tar bara fem minuter



Gravstenar på Eilean Munde.

dit med vaporetto no 41 från Fondamente Nuove. Tidigare begravdes de döda inne i Venedig men den alltid lika effektive Napoleon ändrade på detta 1797 genom att utse ön San Michele, på en gondolfärds avstånd från huvudöns norra kaj, till stadens begravningsplats. Man skulle önska att Napoleon återuppstod och gjorde något åt stadens avloppssystem (allt går ut i kanalerna).

Även om Venedig avfolkas är det trångt på San Michele. Efter tolv år grävs alla upp och - om de anhöriga har råd - placeras man om i en låda av metall, annars fördes benen fram tills för ett halvsekel till ön Sant'Ariano norrut i Burano-lagunen, numer läggs de i en gemensam bengrop på San Michele.



Vissa får ligga kvar till exempel den vilsne mästerskalden Ezra Pound, il miglior fabbro. Hösten 1972 ror fyra svartklädda gondoljärer hit honom och lägger honom till vila bredvid Igor Stravinsky, i det lilla protestantiska hörnet.

En märklig ö, tyst och stilla helt nära stadens larm. Den känns som dödens skepp, en ljudlös oceanångare lastad med döda. Men tystnaden och avskildheten bryts av en gapig högtalare som med raspig röst beordrar oss tillbaka till den skramlande och rosslande vaporetton och de avsevärt mindre ljudlösa kryssningsfartyg vid egentliga Venedig som varje dag för hit lika många besökare som här finns bofasta = 58.000.

Fängelseöar

Öar är avgränsade, ofta svårtillgängliga och överblickbara. Det gör dem till utmärkta fängelser, inte minst för politiska fångar.

Många unga, starka, oförvågna och idérika människor förs bort till öar som har gjorts till fängelser och arbetsläger. Öar passar utmärkt för dem som vill gömma bort och glömma bort sina motståndare. Uppe på land sitter vi andra och låtsas som om vi ingenting vet.

Det finns fängelseöar som har ett romantiskt skimmer över sig, till exempel Chateau d'If utanför Marseille och Île Sainte-Marguerite utanför Cannes, som båda anses ha varit fängelse för den mytiske Mannen med Järnmasken. Île Sainte-Marguerite har varit fängelse sedan slutet av 1600-talet med fångar så som ångbåtens uppfinnare markis Jouffroy d'Abbans, Abdel Kadir (en algerisk ledare från 1960-talet) och marskalk Bazaine, den ende som lyckats rymma härifrån. Här finns ett tjugotal hus, förr livnärde öborna sig på att sälja fisk till och hålla krog åt soldater och fångvaktare, nu har ett stort stycke av ön köpts av den indiske affärsmannen Vijay Mallya för runt 40 miljoner euro.

Goli Otok

De flesta fängelseöar är en skamfläck på ö-kartan, vidriga platser som ingen vill besöka. Den lilla klippön Goli Otok utanför Kroatens kust började användas som fängelse under första världskriget. 1949 blev den ett hemligt fängelse och arbetsläger för stalinister, sovjetvänliga kommunister och antikommunister som pekades ut av den jugoslaviska Informbiron.

Här arbetade fångarna i ett stenbrott utan hänsyn till väder och vindar. Det finns uppgifter om att 32.000 fångar ska ha dött på Goli Otok. Fängelset stängdes 1988 och är nu en ödslig ruin. De enda besökarna är enstaka turister (som jag) och fåraherdar från den vackra, utanpåliggande ön Rab (som var ett italienskt fängelse för serber och judar under andra världskriget).

Makronisos

Från Poseidontemplet vid Kap Sunion ser man en sjömil österut en karg, långsträckt ö som heter Makronisos. Den är en av dessa solskensvagna grekiska öar som vi älskar, men finns inte omnämnd i turistguider som till exempel Lonely Planets "Greek Islands". Den är ett exempel på att människan kan göra ett helvete av paradiset.

När de flesta européer firar andra världskrigets slut går grekerna igenom ett inbördeskrig. Tusentals vänsteranhängare avrättas, femtiotusen kastas i fängelse och tiotusentals deporteras till avlägsna öar. Unga kommunister i valbar ålder sänds med början år 1946 till Makronisos utanför Attikas kust, en femhundra meter bred och tretton kilometer lång ö. Där skall de rehabiliteras. Behandlingen består i att de bor i usla tält i extrem värme eller kyla, i hunger och törst, isolering, i hot och hjärntvätt. Deras andliga motstånd skall brytas ner och de skall underteckna en försäkran om sina missgärningar och be om förlåtelse. Därefter kallas de in i armén för att slåss mot de sina. De som vägrar att underteckna provas i domstol, avrättas genom arkebusering eller hålls kvar på Makronisos.

Bataljon D ligger på den norra delen av ön. Här finns femhundra civila och officerare, fjorton fångar i varje tält, isolerade från andra grupper genom en tre meter högt taggtrådsstängsel. Här är den unge Mikis Theodorakis fänge vintern och sommaren 1949. Här blir han och tusentals andra unga män som vägrar bli avfallingar slagna och torterade med påkar, järnrör och bambukäppar vilket resulterar i brutna ben, ryggmärgsskador, synfel, trauman och död.

Detta fortsätter till inbördeskrigets slut 1949 men Makronisos kommer åter till användning under militärjuntan 1967-1973.

När unga människor skrattar finns ingen bot. Vi blir alla smittade. Det går inte att motstå. Tvärs över daggstänkta berg går de utan att se till höger eller vänster. Ingenting är svårt, inget sitter fast.

Vi andra hukar i stugor och gårdar. Vi oroar oss för regn och torka, tidtabeller och tjuvar. De unga struntar i försiktigheten. De vet helt enkelt inte bättre. De marscherar förbi utan att bry sig om ordningen, hur vägarna går, vilka bestämmelser som finns, vad som står i planerna. De är på väg till Syntagma, Woodstock eller Himmelska Fridens Torg. De är på väg att förändra världen med sitt bekymmerslösa skratt.



I templet på Kap Sunion bor inte min gud, men kanske i det enkla kapellet på Tinos längre söderut.

När unga människor talar finns inga hinder. Inga pengar, inga språk, ingen hudfärg, ingen klassklyfta är i vägen. Romeo bryr sig inte om att Julia är en Capulet, Tristan bryr sig inte om att Isolde är bortlovad till hans morbror och chef. Vad bryr sig idealister om gränser, tullar och förbud?

Vi andra vet bättre – men det gör inte de unga och tur är det. Den som vill förändra struntar i lagar, traditioner och sanktioner. Sommaren bygger sina cumuluslott på himmelen men de unga söker inte skuggan. Sol, vind och vatten är all vägkost som behövs för den som har ett värdigt mål. Vägen till framtiden är kanske inte så tydlig, men den är ljus och lätt att gå när man vet bättre.

När unga människor fångslas finns inga gränser. Det kan gå hur långt som helst. De förlorar dig i ett annat sammanhang, som när träden grönskar och går in i den gemensamma skogen. De försvinner ur vår syn, in i en värld som vi

inte känner. De är på främmande öar. Molnen, som bara var färglickar på himlens blåa duk, skuggar dem nu.

Vi andra förstår inte vad som sker. Vi oroas, vi går längs vägar och vatten och ropar men får inget svar. Skall de komma tillrätta? Sent på kvällen fladdrar ljusen oroligt i byn. På himlen samlas stjärnorna i täta flockar.

När unga människor dödas finns inga ord. Vad kan vi säga när allt har gått för långt? När alla våra böner och önskningar var förgäves. När världen är just så ond som vi befارade. När det värsta hände som tänkas kunde.

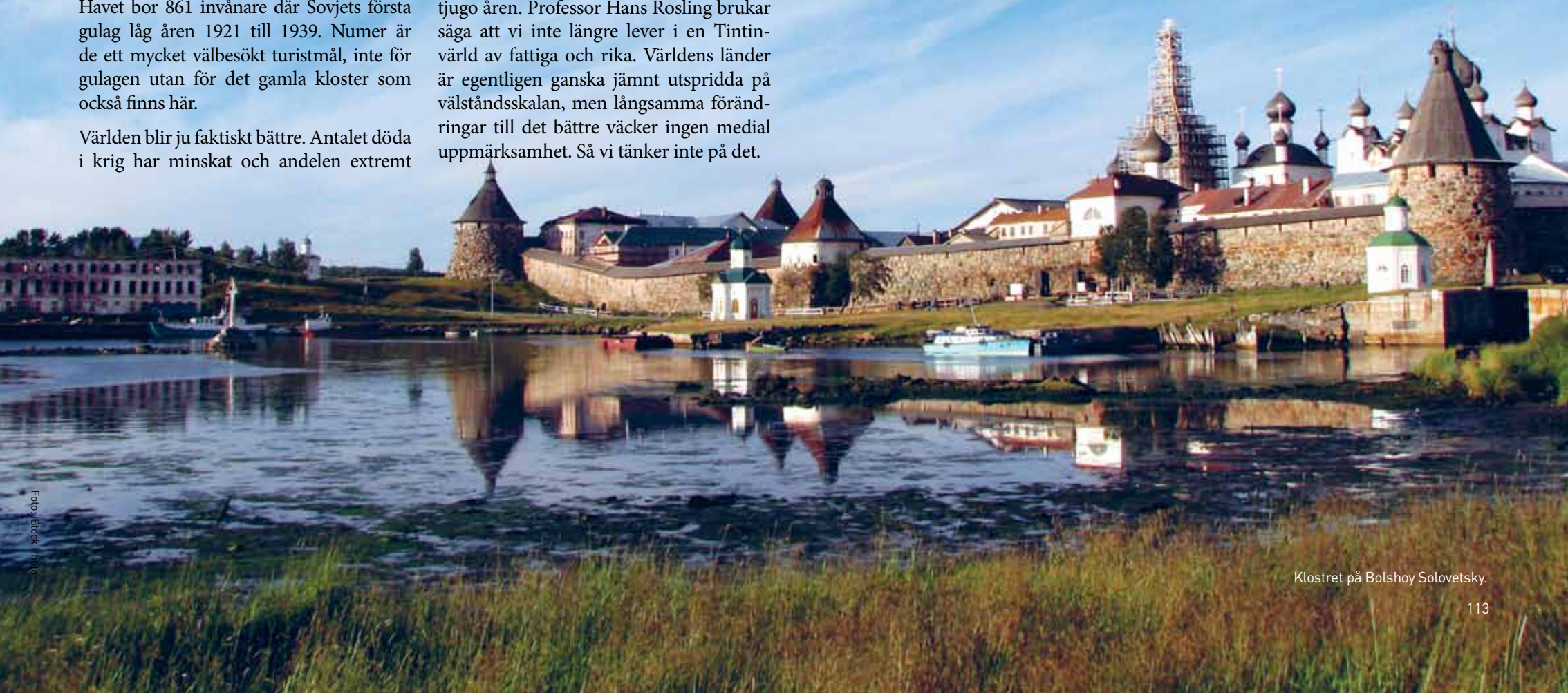
Vi andra har inget svar på den enkla frågan: varför? Vi kan inte svara och vet inte vem vi ska fråga. Vår erfarenhet är värdelös. Vår klokskap är utan nytta. Vårt språk räcker inte till. Vi lever vidare, utan att förstå tingens ordning. Stjärnorna tänds, de glänser stilla och svagt. Himlen är väldigt men tyst.

Världen blir faktiskt bättre

På de sex vackra Solovetsky-öarna i Vita Havet bor 861 invånare där Sovjets första gulag låg åren 1921 till 1939. Numer är de ett mycket välbesökt turistmål, inte för gulagen utan för det gamla kloster som också finns här.

Världen blir ju faktiskt bättre. Antalet döda i krig har minskat och andelen extremt

fattiga i världen går brant ner de senaste tjugo åren. Professor Hans Rosling brukar säga att vi inte längre lever i en Tintin-värld av fattiga och rika. Världens länder är egentligen ganska jämnt utspridda på välståndsskalan, men långsamma förändringar till det bättre väcker ingen medial uppmärksamhet. Så vi tänker inte på det.



Gorgona

Gorgona är en enslig, två kvadratkilometer stor ö norr om Elba, utanför Pisa i Liguriska havet. De bofasta är 79 fångar, 47 fängvaktare samt en infödd öbo: 86-åriga Luisa Citti-Corsini med katten ET. Här inrättas redan 1869 ett experimentellt arbetsläger som får till uppgift att bruka öns jordar. Fångarna arbetar med odlingar, sköter djur och är byggnadsarbetare. Redan från början ordnas bra boende med stora celler, gemensamma utrymmen och fotbollsplan. De flesta arbetar utomhus, också nere i byn.

Fångarna är bara inlåsta på natten. Det anses omöjligt att fly från Gorgona eftersom det är 20 sjömil till kusten (men en fånge har försvunnit och aldrig återfunnits). Färjan kommer en gång i veckan men får inte lägga till utan varor och passagerare tas i land på svaj.

Vinodlingen återupptas 2009 då Umberto Prinzi (41 år gammal, dömd till 22 års fängelse för mord) kom hit från Sicilien. Nu producerar fångarna varje år 2.700 flaskor ypperligt vin som heter just Gorgona och som kostar 50 euro flaskan.

Benedetto Ceraulo (55 år gammal, dömd 1998 för beställningsmordet på Maurizio Gucci), gör ostar på fårmjölk och komjölk, bland annat en ricotta. Den kinesiske gangstern Jin Zhaoli (dömd till 15 års fängelse för mordet på sin fru) odlar tomater, zucchini och auberginer.

Gorgonas guvernör – Maria Grazia Giampiccolo – är känd för sina progressiva metoder. ”Vi måste ha verkliga möjligheter att återanpassa fångar till samhället. Om den enda metod vi har är fängelse är vi på fel spår”, säger hon.



Bastøy

Till fängelseön Bastøy i Oslofjorden kommer man från Horten med särskild färja vars besättning delvis utgörs av fångar. Ön är 2,6 kvadratkilometer stor, här finns 115 fångar i Norges största öppna kriminalvårdsanstalt. Av de sjuttio anställda bär hälften uniform och de flesta åker hem med färjan på kvällen, endast fyra är kvar över natten.

Fångarna rör sig fritt på ön, de arbetar inom lantbruk, snickeri, tvätteri och skola. De räknas ett par gånger om dagen och bor sex stycken tillsammans i bjärt målade hus utspridda över ön. I husen har de egna sovrum, gemensamt tvättrum och kök där de lagar frukost och middag, lunch äter alla tillsammans (det är ett av räkningstillfällena). De tjänar fem euro om dagen på sina jobb, så att de kan köpa frukost och middag i öns handelsbod.

Tanken är att träna fångarna till eget ansvar. Efter ankomsten bor de i större grupper, efterhand går de över till att bo i mindre grupper i de bjärta husen för att inför frigivningen tränas i eget boende.

Detta fängelse organiseras efter humana principer 1982 och ersätter ett ungdomsfängelse med rejält dåligt rykte. Det moderna Bastøy beskrivs som ett paradys för fångar men vad vill vi att ett fängelse skall vara, egentligen? Ett typiskt europeiskt fängelse producerar 70% återfallsförbrytare till en kostnad om runt 100 euro per dygn under oacceptabla förhållanden. Bastøy har

som mål att vara världens bästa fängelse, att vara helt ekologiskt, att klara sig helt utan olja och att ha en återfallsprocent runt tio procent (enligt Statistisk Sentralbyrå SSB var 25 procent av fångarna i Norge år 2003 tillbaka i fängelse inom tre år).

Öar i konsten

Alla människor har relationer till öar. Om inte som ett hem, så som en destination, en dröm om en destination, en metafor, en bild, en sång. Själva begreppet ö sitter djupt rotat i vårt psyke, kanske för att vi själva är ö-liknande, inte "No man is an island" men "Every man is an island".

Den här planeten vi bor på är en ö som flyter ensligt i rymdens hav, ytterst otillgänglig ens för sina närmaste grannar. De egenskaper vi ger en ö kan lätt appliceras på vår planet. Skulle vi hotas av global uppvärmning, utrotning av arter och brist på resurser om vi hade nära grannar i rymden med kyla, extra arter, gott om resurser och ledigt utrymme?

Zooma ner på jorden igen, till någon ö som kämpar för att skapa både välbstånd och hållbar utveckling i en komplex, stressad och globaliserad tillvaro så inser du snart att ö-tänkande inte bara är en skojig metafor utan ett nödvändigt sätt att tänka.

I konsten är öarna mångdubbelt fler än verklighetens 2.415 + 28. De tar upp långt mer plats i det mänskliga medvetandet än vad de gör i sinnevärlden.

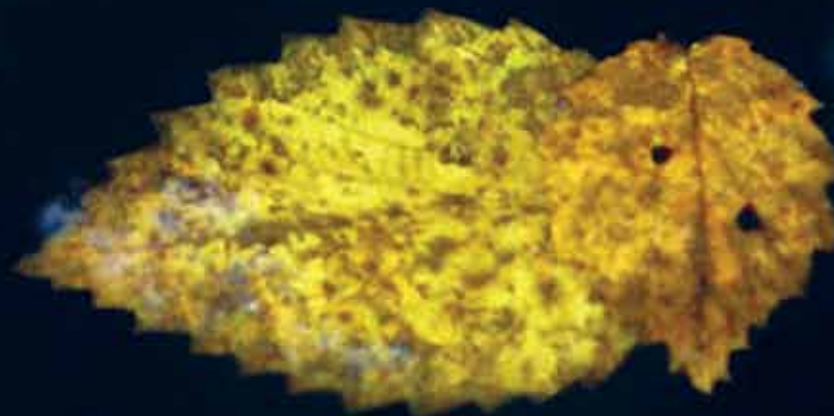
Little big islands.

412 rocklåtar

Daniele Mezzana från Rom, Aaron Lorenz från USA och Ilan Kelman från Oslo har lyssnat sig igenom 412 rocklåtar från perioden 1960-2009 som handlar om öar. Alltså Beatles, Beach Boys, Bob Dylan, Bob Marley, Jethro Tull, Neil Young och Simon & Garfunkel med flera. Rock-poeternas användning av öar ordnas i fem huvudteman:

Rymd	Avskildhet Öde Avstånd Vatten, hav, ocean Sårbarhet
Livsstil	Flykt Äventyr Exotism Kärlek och romantik Närhet
Känslor	Nedstämdhet Rädsla Ensamhet och förtvivlan Lycka Skönhet
Symbolik	Andlighet Mystik Förlorad mark Paradiset, Eden och Utopia Konstnärskap
Politik	Herravälde Samhällskritik Historia Brott, våld och dystopi

Ibland får jag fundera ganska länge för att förstå vad en låt handlar om, för att begripa en konstnärs uttryckssätt. Ibland förstår jag det inte alls. Ibland funkar det och är utvecklande, uppiggande, ljuvligt, annorlunda, omskakande, oväntat och vackert. Många konstnärer vars verk jag tycker om har jag omring mig där jag går i skog och på strand hemma på ön. Jag ser dem överallt. De måste ha varit här och hämtat inspiration. Jag ser deras kännetecken, jag förstår att de har varit här. De förändrar min världsbild. Varje dag.



Är öbor lyckliga?

Jag far från Kökar med Tom Eriksson och Elin Thomasson, förbi Kyrkogårdsö och Husö, rakt norrut förbi Pjukansören, vi rundar Stumskär och så mellan Stora och Lilla Gloskär in till Snäckö. Det regnar och blåser 10 meter nordlig vind.

Den sista biten fram till Västra Bergen på Kumlinge är trolsk. Vägen kantas av blå-klockor, brudblomster, smultron och natt-viol. Festplatsen ligger mycket vackert på en klippa. Men det regnar. Man ser nätt och jämt till Seglinge på andra sidan Ådöhället. Det svenska bandet *Yonder* håller på att repetera sin personliga blandning av akustisk countryblues, sydstatsgospel och old time. Det är l-å-n-g-s-a-m, sorgsen musik. Fyra man med basfiol, trummor, gitarr, sång och munspel.

- "Dom passar bra i regn" säger Elin.

Hon har helt rätt.

Visst är det konstigt att man blir glad av att lyssna på ledsen musik? Att man kan bli lycklig av att lyssna på något sorgset? Musiken rör om i din inre väderlek, får dig sakta att må bra. Trots regnet.

Folk samlas. Skärgårdsbor och turister som kommer med de extra båtar som projekt "Kultur i skärgården" har satt in från Hummelvik, Överö, Långnäs och Kökar. Festivalens tredje dag börjar, med mellan ett och tvåtusen personer (!).



En havsörn passerar mitt båthus på Kökar.

Yonder är dagens andra band. När de börjar sjunga långsamhetens lov slutar det regna. De sjunger om kärlek (I Wanna Wake Up With You) och om att vara ungkarl (Single Man Blues). När de sjunger om tillit (Faith) spricker himlen upp. Både inombords och utombords blir allting bättre ju längre de spelar. Vemodet spricker upp i lycka. Efter 45 minuter, ett extranummer och långa app-

låder skiner solen från en molnfri himmel, både det yttre och inre vädret är på topp.

Trots denna lyckliga stund hamnar Kumlinges 370 bofasta invånare först på 139:e plats i den lycklighetsmätning som tidningen *Ilta-Sanomat* gör i Finland varje år. Det låter underligt. Kommunens ekonomi är god med höga skatteintäkter, mycket peng-

ar på banken och lite lån. Befolkningen, som har minskat sedan 1950, har de tre senaste åren ökat något. Nästan alla röstar när det är val. Kommunikationerna är bra, man är "mitt i navet", har ett flygfält och fibernät på kommande. Här finns post, tre banker och en polisstation.

Eller har vi fel uppfattning om lycka? Lyckoforskning är ett intressant område som expanderat snabbt de senaste tjugo åren. Mätningar brukar baseras på god ekonomi (tillväxt), social tolerans och demokratisering det vill säga individualism och valfrihet samt om vi är friska, jobbar, har vänner och en livspartner. Öborna på Yttre Hebriderna, Orkney och Shetland "are singing in the rain" ty de är de lyckligaste människorna i Storbritannien - fast de har det sämsta vädret. De har den högsta livstillfredsställelsen, självaktningen och lyckan, påstår ONS - the Office for National Statistics 2013. Dem får man väl tro.

Ölänningar och fastlänningar

Är öbor annorlunda än andra människor? Finns det ö-länningar och fast-länningar? Kan livet på en liten ö utveckla ö-ighet, göra dig ö-sam? Får öbor andra egenskaper, en speciell karaktär, märkliga beteenden?

En del säger så. En av dem är Anders Källgård, läkare och nesofil med ett närmast encyklopediskt vetande om öar över hela världen. I sin bok om Sveriges öar beskriver han *Homo insularis*, ö-människan, som karakteriseras av förnöjsamhet, integritet och intresse för medmänniskor. Han skriver om öborna på Koster som noga undersökts i ett folkhälsoprojekt: "Kosterborna är trogna sina öar. De lever i förnöjsamhet med sin utsatta position. De klagat inte på bristande service när de, svårt sjuka – kanske med hög feber eller svåra smärtor – måste fraktas på ett mopedflak i kyla och vind till närmsta brygga för besvärlig båttransport till Strömstad." Han berättar om ön Åstol, förr ett fiskeläge där väckelserörelsen vaknade för snart hundra år sedan och där fromheten ännu är stark. Han ser "en svartklädd kuttryggig kvinna vaggar långsamt framåt i värmen" och menar att hon och andra härute har mer gemensamt med Medelhavets öbor än med svenskar i gemen. Han erkänner att han

har lätt att se öborna i ett romantiskt skimmer men kommer inte ifrån att "ö-människan har starkare integritet, låter sig inte styras av trender eller överhet".

Jag håller med om att öbor är annorlunda, även i nutida ö-samhällen. Min teori är att det beror på att öbor utvecklar vänskap utan villkor, är rådiga och kan ha kul när det är tråkigt.



Nödvändiga funktioner på en liten ö: Geraldine Uí Mhéalóid är lärare, Niamh Ní Dhrisceoil är lokal politiker, Margaret O'Driscoll är (var) den sista distriktssköterskan och Padraig Ó Drisceoil är styrman, alla på Oiléan Chleire – Cape Clear Island.



Vänskap utan villkor

En stadsbo väljer vem han eller hon vill umgås med, utifrån intressen, värderingar, smak och stil. De som gillar hårdrock eller opera lyssnar på musik ihop, de som samlar frimärken eller fåglar gör det ihop, de som klär sig i svart jobbar på svartklädda företag och fester på svartklädda klubbar, de som är socialister träffar socialister, de som är konservativa träffar konservativa och de som går i klass 6 i skolan spelar fotboll med dem som går i samma klass, kanske bara med dem av samma kön.

Så är det inte på en liten ö. Där finns kanske bara en som är svartklädd, en som gillar opera och socialisterna är få. Öbor lär sig att umgås med dem som finns att umgås med. Det blir det inget fotbollsspel om man inte blandar pojkar och flickor i många åldrar. Man får stå ut med att alla inte gillar svart eller inte är intresserade av fåglar. Man brukar säga att vänner väljer man, släkt får man. På en ö kan man inte välja vem man vill umgås med, man är de man är. Öbor blir därmed mer som syskon och utvecklar en fördragsamhet med, ett intresse för och en kärlek till andra människor som är djupare än stil och smak och yttre attribut.



Barn på Kökar.



Rådighet

En stadsbo kan alltid gå ner till Seven Eleven och köpa kondomer eller en frukostfralla. En stadsbo kan alltid få tid på en bilverkstad eller hos en tandläkare. Det finns alltid rörmokare och bankomater, Google Maps och taxibilar. Stadsbor gillar inte att vara själv men är ofta ensamma.

Självkänsla är vår kunskap om och upplevelse av vilka vi själva är, hur väl vi känner oss själva och hur vi förhåller oss till vårt själv. Självförtroende är en helt annan sak: det är vad vi kan, vad vi är bra på, det vi utträttar. Med en bra självkänsla följer ofta ett gott självförtroende.

Det är inte så dumt att vara själv. Det är lättare att lära känna sig själv om jag avstår från andra människors ständiga uppmärksamhet, om jag slipper tänka på att klä mig snyggt, arbeta med rätt saker, träna på rätt ställe, klippa mig hos rätt frisör, köra rätt bil och lyssna på rätt musik.

På en liten ö där utbudet av varor och tjänster är mycket begränsat, dit det mesta måste transporteras och där marknaden (= befolkningen) är liten, så är utbudet också begränsat. En öbo måste antingen gå till grannen eller laga bilen själv. Öbor lär sig rensa avlopp, blanda olja i bensin, hitta hem när det är mörkt och hjälpa andra.

Ha kul när det är tråkigt

Stadsbor har inte tid att prata med varandra. Där är för mycket smartphones, trafik, ljus och buller, tider att passa, tider att boka, tider att ändra. Att vänta och längta är inte så modernt. Stadsbor får ångest när det inte hela tiden händer något, när de inte är uppkopplade och kommunicerar med någon annan som inte är där. Deras muntliga förmåga sinar gentemot den skriftliga, telegramartade i form av mess och

på FaceBook. Bilden blir allt viktigare som kommunikationsmedel. Men en bild säger inte mer än tusen ord – den säger någonting annat. Stadsbor hinner inte prata och de hinner inte lyssna.

Öbor har timmar av tid på färjan då det inte finns annat att göra än att prata. De har lärt sig att ha kul när det är tråkigt.

Öbor vet att ett 20 minuters besök hos tandläkaren tar åtta timmar. De kan ha tråkigt utan att ha tråkigt. De för långa samtal med grannar och främlingar, politiker och prästen, skolbarn och styrman flera gånger i veckan. De har tid att mötas och tid att samtala.



Väntan på färjan vid Mossala, Houtskär.

Om jag var en konstnär

Om jag var konstnär skulle jag vilja göra ett konstverk som "Surrounded Miami Islands".

Konstnärsparet Jeanne och Claude Christos verk består av inslagningar av gigantiska mått. De slår ifrån sig alla djupare analyser av sina verk och förklarar att allt de vill är att visa på nya sätt att se välbekanta landskap och skönhet. I en intervju säger Claude Christo: "I am an artist, and I have to have courage... Do you know that I don't have any artworks that exist? They all go away when they're finished. Only the preparatory drawings, and collages are left, giving my works an almost legendary character. I think it takes much greater courage to create things to be gone than to create things that will remain."

Jag har varit fängslad av deras konst allt sedan jag såg Pont-Neuf inslagen. Deras allra vackraste konstverk är enligt min mening Surrounded Miami Islands, elva öar i Biscayne Bay i Miami som de omgärdar med 600.000 kvadratmeter rosa flytande plastduk av polypropylen.

Ett team med jurister, marinbiologer, ornitologer, byggnadsingenjörer, mariningenjörer och byggnadsarbetare startar arbetet

i april 1981. De rensar öarna från 40 ton avfall så som kylskåp, däck, diskbänkar, madrasser och en båt. De skaffar tillstånd att uppföra konstverket från alla kommuner och stadsdelar och federala myndigheter. Från november till april sys plastdukarna i 79 olika stycken för att följa öarnas konturer och veckas som dragspel för att senare kunna breddas ut på vattnet. På utsidan fästs dukarna vid bommar som hålls på plats av 610 specialtillverkade ankare, på insidan av draggar som göms i strandvegetationen. Projektet finansieras i sin helhet av konstnärerna själva genom försäljning av skisser och collage av konstverket.

Den 4 maj 1983 breder 430 man ut dukarna på plats. Plasten sträcker sig 61 meter utanför öarnas strandlinje. Konstverket existerar i två veckor och är hänförande med den rosa färgens kontrast till de små öarnas tropiska grönska, i ljuset från himlen över Miami och på det grunda vattnets dunkelhet.

Om jag var konstnär skulle jag vilja göra just en sådan vidsynt, vacker och vettlös föreställning av att en ö är mer än en ö och att den är förgänglig.



Kapitel 5

Med den gröna hatten på

Den gröna hatten representerar kreativitet, nya idéer, nya koncept, nya uppfattningar. När jag sätter på mig den gröna hatten ger jag tid och utrymme åt kreativt tänkande. När jag ber någon annan att sätta på sig den gröna hatten är det en uttrycklig begäran om en kreativ insats. "Vi behöver lite nya idéer här." "Skulle vi kunna lösa det här på något annat sätt?" "Kan det finnas en annan förklaring?" "Nä hörni, nu skulle vi behöva lite grön hatt-tänkande."

Med den gröna hatten på letar vi alternativ och möjligheter, vi prövar hypoteser och nya tänkesätt. Vi tar uppgiften framåt utan att döma.



När Gud gjorde de danska öarna

Jag talar med Marius, styrman på m/f Kyholm, en 3.300-tonnare byggd för 25 år sedan för att trafikera rutten Kalundborg-Samsø, med kapacitet för 550 passagerare och 90 bilar. Rederiet är privat och läggs ut på anbud vart femte år av danska staten som bidrar med 20-30 procent av driftkostnaderna. Hon har fem mans besättning med två däcksmatrosar, en chief, en styrman och en skeppare. Marius är befälhavare i dag, han berättar för mig om färjan och om framtiden.

Jag har den gröna hatten på mig. Jag kan ha den på mig eftersom jag tidigare har haft den vita, den gula, den svarta och den röda. Ni blir alltså inte plågade av en vildvuxen, mångförgrenad, ofokuserad kreativitet som inte vet vad den vill och vart den är på väg. Min kreativitet kan ta avstamp i de fakta, möjligheter, risker och känslor om ö-samhällen som jag har satt mig in i. Min kreativa förmåga kan börja söka efter möjlig förändring och lämplig förnyelse. Jag kan göra det med dig, käre läsare, eftersom vi har gjort den här resan tillsammans, eftersom vi har läst öarna ihop.

Jag kisar ut över havet från m/f Kyholms brygga och inser att Gud är på gott humör när hon gör de danska öarna. Det är väl en vårdag för några tusen år sedan. Havet ligger blekblått, stort och stilla, solen skiner från en molnfri himmel. Först ska hon lägga ut land och öar. Hon har tränat lite på den svenska västkusten, men där blir det inte så bra: för snålt med vatten intill land, för smala passager bakom Tjörn och Orust. Då blir det bättre på den östra sidan av Sverige, kanske med undantag för Gotland som hamnat lite för långt ut.



Marius är styrman på m/f Kyholm.

Nu ska det bli snyggt och välordnat, tänker hon, och lägger den stora biten Fyn på plats. Hon bryter Själland i mindre bitar och murar fast Mön, Falster och Lolland. Hon tar en handfull sjöbotten söder om Lolland och kastar iväg den till Bornholm – oj, det blev lite långt bort. Några skärvor blir kvar runt Fejö.

Hon står med en fot på Jylland och en på Själland och drar med handen ett djup genom Stora Bält och med fingret en ränna genom Lilla Bält. Nu kommer det att rinna på bra, tänker hon. Några klickar som fastnat på fingret snärtar hon iväg uppåt Kattegatt, till Anholt och Laesø. Hon lägger ut Langeland och Aerø på varsin sida om Fyn och sätter sig sedan på Aarhus och pustar ut efter ansträngningen. Hennes bak trycker upp Himmelbjerget till hundrafyrtiosju meters höjd.

Hon torkar av fingrarna och mitt i Stora Bält lägger hon ut Samsø av det som blivit över – en miniatyr av Danmark, mitt i Danmark. Hon klär ön med bok och gran, med gräshedar och ljung. Hon gör raviner och formar klitter, lägger ut ängar och backar, stränder, innanhav och rev. Oändligt försiktigt planterar hon sippor och vivor samt avslutar det hela med massor av prästkragar.

Här får människorna det bra, tänker hon. På en ö måste alla hålla sams. Det kan inte



m/f Kyholm på väg in till Samsø.

bli bättre. Trygga, hederliga öbor som inte måste ha allt i världen utan tycker det är nog med fläsk och potatis på bordet, ved till vintern och en käraste i sängen.

Det skulle vara fint om de kunde sjunga också, tänker hon. Så skulle jag få höra psalmsången stiga från alla kyrkorna på söndagen medan flaggorna smattrar i vinden, flaggorna med det vita korset på röd botten de ska få så småningom.

Det är en dag då Gud är på gott humör. Äh, jag gör dem inte så religiösa, tänker hon,

strunt i psalmsången. Jag gör dem vänliga och glada och gemytliga i stället. Än sen, när jag nu ändå är i farten och gör det gott att leva?

Det kommer att bli bra det här, muttrar hon nöjt för sig själv. I morgon gör jag kor och grisar, torsk och flundra, näktergal och stork. På den sjätte dagen gör jag Søren och Malene. Sedan vilar jag.

Nya färjor till Samsø

Snart får Samsø två nya färjor. Søren Stensgaard, teknisk chef i kommunen berättar om den nya kommunala färjan som byggs av Remotowa i Polen genom OSK Shipetch A/S och levereras hösten 2014: den kommer att ta 160 bilar; går rutten Jylland-Samsø; sommarbesättning och vinterbesättning ("winter mode" kallar han det); 27 miljoner euro står det på prislappen varav själva färjan kostar 23 miljoner, inga EU-bidrag behövs säger Søren Stensgaard och skrattar, det är tillräckligt förmånligt att köra på lokalgas och el ändå. Finansieringen sker med utgångspunkt i räntabilitet och driftskostnader, inga problem.

Den nya färjan drivs med lokalproducerad biogas (LNG) och använder överskott av lokal vindkraftsel. Fartygsgas måste komprimeras och kylas (flytande gas har 600 gånger mindre volym än gasformig) och kan ej pumpas i pipeline som bussgas.

Men samsingarna sitter inte stilla i båten. De vill ha en snabb rutt till Aarhus, Danmarks näst största stad. De vill kunna pendla till staden på 50 minuter och de tänker konkurrera med Aarhus förstäder.

En privat arbetsgrupp - ett blivande aktiebolag - med nästan 500 personer köper en katamaran från Hautschildt Marine för 3 miljoner euro varav själva fartyget 2,4 miljoner. Kolfiberskrov, marindiesel (tyvärr).



Den årliga driftskostnaden beräknas till drygt en halv miljon euro. Fartyget har kapacitet för 100 passagerare och cyklar och når Aarhus centrum (inre hamn) på 50 minuter.

Søren Hermansen.

Inga statliga bidrag och inga EU-bidrag.

Attraktivitet

Identitet

De Egadiska öarna är tre: Favignana, Levanzo och Marettimo, med sammanlagt fem tusen bofasta. De är lite olika till sina karaktärer men bildar en gemensam kommun, har tidigare levt av tonfiske, men deras näringsliv har nu kantrat helt mot turism.

Marettimo har 300 invånare med post, bank, bankomat och borgen Punta Troia som mellan 1793 och 1844 var ett ytterst ruskigt fängelse. Marettimo är också Siciliens största naturreservat.

Summan av de personer, öden, gestalter, kultur och historia är de egenskaper en ö har, både positiva och negativa. Det som lever kvar i vad historiker kallar det kollektiva minnet kastar sin skugga över dagens uppfattningar.

Profil

Marknadsföring handlar om att bli attraktiv för dem man vill locka. När en ö profilerar sig menar man att den gör ett urval av egenskaper ur sin identitet och presenterar dem för sin målgrupp. Den vill vara attraktiv, till exempel för turister men även för turistföretagare som kan slå mynt av turismen.

Profilen är de egenskaper som gör ön unik och attraktiv.

Professor Ioannis Spilanis – som leder den stora ö-studien EUROISLANDS – menar att öar gör sig attraktiva dels för personer, dels för företag. Det är två sidor av attraktiviteten, två skilda målgrupper.

Attraktiviteten byggs av:

- Ekonomisk, teknisk och finansiell struktur (till exempel en bankomat på ön)
- Transportsystemet
- Tillgång till kompetens och arbetskraft
- Livskvalitet
- Image

Ioannis Spilanis menar att ö-samhällen inte kan konkurrera på lika villkor med stadssamhällen eftersom öar inte kan skapa lika attraktiva profiler. De kan inte skapa skalfördelar, de är inte lika tillgängliga, de har höga transportkostnader och de har inte tillgång till de kompetensnätverk som finns i städer.

Samtidigt vill öborna ha samma service som fastlänningarna har: hälsovård, bibliotek, skola, administration med mera.

Image

Blunda och tänk på en ö. Är den Du ser det blå Medelhavet framför dig med sol och vita stränder, kanske ser du profilen av en bergig ö (som Marettimo). Även om du aldrig varit på någon motsvarande liten italiensk ö så har du ändå en bild som har formats av broschyrer, filmer, resetidningar

och TV-program. Den bilden eller imagen är summan av alla intryck som den som inte bor eller verkar på platsen har om platsen ifråga = du.

Håll med om att öar har en stark image. Håll med om att öar har en image som är skapad i ett osannolikt mellanrum mellan deras identitet (= verkligheten) och deras profil (= ett urval av deras egenskaper).

Denna image fungerar bra på turister men avsevärt sämre på företag och bofasta. En bra image skulle kunna hjälpa en liten ö att konkurrera om lagom antal besökare, kloka investerare och lämplig arbetskraft. En dålig image drar till sig för många besökare som lämnar för lite i utbyte och sliter för hårt på ön, kortsiktiga investerare och billig, flyktig arbetskraft.

Profilen av Marettimo med fångelseklippan längst till höger.

Turismens betydelse

Jerome McElroy vid Saint Mary's College i USA har utvecklat ett Tourism Penetration Index (TPI) för att åskådliggöra hur betydelsefull turismen är för en ö och hur mycket den påverkar samhället. TPI byggs upp av öns yta, dess befolkning, antal turister (övernattningar och kryssningspassagerare dvs både dagar och längd), antal hotellrum på ön samt hur mycket pengar turisterna gör av med. Han har beforskat 36 öar med mindre än en miljon bofasta.

Med detta vill han ge mått på turismens ekonomiska, sociala och ekologiska betydelse för ön:

- Tourist expenditure per capita = hur mycket varje besökare spenderar är måttet på den ekonomiska penetrationen
- Number of tourists per 1.000 population = antal dagliga turister per 1.000 bofasta mäter det sociala genomslaget
- Number of beds per km = antal rum per kvadratkilometer land mäter påverkan på miljön

Jerome McElroy arbetar med öar över hela jordklotet och konstaterar att turismen har störst genomslag på öar i Medelhavet och norra Stilla Havet, medan Södra Stilla

Havet och Indiska Oceanens öar har lågt TPI. De nio mest utvecklade och mest påverkade öarna är de minsta i hans studie, de står för 40 procent av det totala antalet turister och hotellrum i hans studie. Litet är vackert?



Färjor på väg ut från Stockholms hamn.

Texel

Texel är en kommun i Wadden Sea, ett av UNESCOs världsarv. Den är en av de Frisiska öarna, 463 km² stor varav landyta 301 km² med 13.735 invånare, 43.000 bäddar och en miljon turister. Turism betraktas både som ett fördärv och en välsignelse, inte konstigt med tanke på att den inbringar 91 miljoner euro per år jämfört med jordbruk 55 miljoner, och fiske 32 miljoner (2000).

Texel orkar inte riktigt med sin turism. De unika får och lamm som finns på Texel, som ger ost, ull och kött är inte de som besökarna får på tallriken (det mesta importeras från Nya Zeeland) och föroreningar gör Texel allt smutsigare. Öns stjärnhimmel är på väg att bli utrotad, en lika hotad biotop som dess hav. Många av Texels besökare är ornitologer som oroar sig för hur fåglarna påverkas av nattliga ljus från byar, bilar, fyrar och fartyg.

År 2007 samlas Texel och grannöarna Terschelling, Schiermonnikoog, Ameland och Vlieland för en konferens om öarnas framtid. Där är olika experter både från både ön och fastlandet till exempel miljöplanerare, naturvårdare, turism experter, bönder och konstnärer. Konferensen resulterar i fyra olika scenarier för framtiden, som sedan diskuteras med alla Texel-bor och blir ett femte scenario kallat Texel Unik Island med ett tak för turismen om 47.000 bäddar. Där finns tre strategiska områden:

- (1) Texel ger energi, det vill säga att ön ska producera mer förnybar energi än den gör av med,
- (2) Texel som laddningsstation i mänsklig mening, att ön ska ge ny energi och kraft åt sina besökare, samt
- (3) "Tested & Tried" på Texel det vill säga ön vill vara ett experimentområde där många slags försök och test kan utföras.



Här myntas begreppet ljusförorening.

Texel går sargat ur den isländska bankkraschen ett år senare och har ännu inte återhämtat sig helt, men som en del i sin strategi har man 2012 bytt all utebelysning till LED-lampor vilka minskar energiåtgången med 60%, använder förnybar energi, ger lägre underhållskostnader, inte avger någon CO₂ och ger mindre ljusföroreningar.

Texel säljer mörker. Och stjärnljus.

Sandbankar i Eems mynning, Waddensee.



Bosättning på Svalbard, foto Fredrik Pleijel.

Visit yourself

2012 är etthundra tusen turister på Färöarna varav 52.000 via kryssningsfartyg (som alltså inte sover i land). Men turistintäkterna som ligger runt 60 miljoner euro ska bli 100 miljoner till år 2020 och för det finns en ny turismbudget, en ny turistdirektör och en ny turismstrategi. Färöarna ska sälja lugn och ro, inre frid, regn, kyla och ren natur. Samma strategi som Tiina på Lappo, fast i större skala: hälsa på dig själv.

Fredens öar

Det finns några områden i världen där militära styrkor och installationer förbjudits genom nationella beslut eller internationella fördrag. De kallas demilitariserade och får då inte användas som bas för militära angrepp (men det finns inget som hindrar strider i området när väl ett krig brutit ut). Det finns tre demilitariserade ö-områden i Europa: Svalbard, de Egeiska öarna som ligger längst österut, samt Åland.

Svalbard

Svalbard är en ögrupp i Norra ishavet med åtta större öar – Spetsbergen, Nordostlandet, Barentsön, Edgeön, Kung Karls Land, Kung Karls Förland samt Björnön – samt alla mindre öar som ligger mellan 74 ° och 81 ° nordlig bredd samt mellan 10 ° och 35 ° östlig längd. De har en sammanlagd landareal om 61.022 km² varav 60% är täckt av glaciärer och mindre än 10% har vegetation. Här bor 2.394 personer varav en är Odd Olsen Ingerø, sysselman för Svalbard det vill säga norsk guvernör.

Det var visst vikingarna som gav öarna namnet Svalbard men man brukar säga att de ”upptäcktes” av Willem Barents som kom till Spetsbergen år 1596. Öarna tillhör

Norge men på Svalbard får flera stater ha industri, gruvor, fiska och jaga genom den rätt som bestämts i Svalbardstraktatet undertecknat i Paris 1920. Avtalet gjorde också öarna till en demilitariserad del av Norge.

De Egeiska öarna

Genom artikel 11 i det så kallade Londonfördraget den 14 november 1863 (Traite conclu entre l’Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie relativement a la reunion des Iles Ioniennes au Royaume de Grece) tillförsäkrades bland annat öarna Korfu, Ithaka, Paxos, Korfu, Cephalonia, Zakynthos och Lefkas ”une neutralite perpetuelle”. Neutraliseringen kopplades med en demilitarisering.

De östra egeiska öarna ligger mycket nära inpå den turkiska kusten och kan utgöra ett hot mot Turkiets säkerhet. Därför villkorade Storbritannien, Frankrike, Ryssland, Tyskland, Italien och Österrike-Ungern år 1914 att Lemnos, Samotrake, Lesbos, Chios, Samos och Ikaria hör till Grekland om de hålls demilitariserade. Freden i Lausanne 1923 fastställde detta och i Parisfreden 1947 fördes också Stampalia, Rhodos, Chalki, Scarpanto, Kasos, Piscopis, Nisiros, Kalymnos, Leros, Patmos, Lipsos, Symi, Kos och Kastellorizo till Grekland på samma villkor: att de ska vara demilitariserade.

Sedan 1960 har Grekland inte respekterat avtalet vilket i hög grad bidragit till de båda ländernas ansträngda relation.

Åland

Den fred som tecknas i Fredrikshamn den 17 september 1809 innebär att Sverige och Finland går skilda vägar. Därför brukar svenskar säga att de har haft fred i mer än 200 år. Det gör den 17 september mer värd att fira än den 6 november, "Gustaf Adolfs-dagen" eller "Svenska dagen", som den heter i Finland.

Vi högtidlighåller sällan fredsdagar. Fredsinsatser lockar inte våra medier så värst. En enda kung som dör, skjuten i ryggen när han på grund av sin dåliga syn kommit ifrån sina egna, är häftigare än tio freder. Jag blir glad när jag tänker på att August Palm i Malmö den 6 november 1881 höll det första socialistiska föredraget med titeln "Hvad vilja socialdemokraterna?" Han valde avsiktligt datumet för att utmana överhetens firande av krigiska monarker.

Orsaken till att freds- och nedrustningsansträngningar kommer i skymundan är väl att det finns så lite pengar att tjäna på fredsarbete, till skillnad från krig och upprustning. Det sanslösa biljonslöseriet på vapen i en värld där insatser på många mänskliga områden är skriande nödvändiga upphör aldrig att förundra.

När jag gick på Militärhögskolan fick vi lära oss att det är den som försvarar sig som egentligen utlöser krig. Om man inte försvarar sig, om man låter nävarna vila och inte fyller kulsprutorna med patronband så blir det inget slagsmål, inget råkurr, inget krig. Sådan är grunden för demilitarisering och för pacifism.

Det var en svår läxa att lära sig för en ung och rask kapten. Det är en svår läxa att lära sig för envar. En av de svåraste. Och viktigaste.

Egentligen är det inte ett krig man vill vinna utan en fred.



m/s Skiftet i Harparnäs hamn, Kökar.

Att vinna en fred

Det är svårt att göra bra film av bra böcker. Särskilt svårt är det med Shakespeare. Han gick ju aldrig på bio och har inte tänkt i de banorna. Han skrev för en liten scen utan landskap, panoreringar, zoomningar och närbilder. Orädd för detta har engelsmannen Kenneth Branagh gjort en film av Shakespeares drama om kung Henrik V, som en sommardag år 1414 seglar med tiotusen soldater till Frankrike. Henrik har en liten men välövad armé med ett nytt vapen: långbågen.

I oktober året efter möter engelsmännen en stor fransk här vid Agincourt. Fransmännen är 60.000 man, med tungt rustat kavalleri, gräddan av den franska adeln. Den engelska armén, mest fotfolk, har av umbäranden och sjukdomar krympt till 5.000 man. Henrik är ”the royal captain of this ruined band”. I gryningen håller han ett av världshistoriens mest berömda tal. ”We few, we lucky few, we band of brothers”.

Klockan sju står de överlägsna, segervissa fransmännen uppställda i ena änden av ett regnblött fält. När engelsmännen är på plats i fältets andra ände anfaller de.

De rider in i skur efter skur av pilar från de engelska långbågarna. Pilen från en engelsk långbåge sårar på 400 meter, dödar på 200 meter, går igenom en rustning på 100 meter. En långbågsskytt kan skjuta fem pilar i minuten. Detta är fransmännen helt oförberedda på. Rad efter rad av ryttare stupar, fältet blir trängre och trängre, de kan inte röra sig i gyttnan i sina tunga rustningar, bakomvarande led kommer

inte fram genom de sårade och stupade. Engelsmännen segrar över den tolvdubbelt större franska armén, tack vare sin teknik, sitt mod och sitt ledarskap.

Här slutar de flesta pojkböcker och äventyrsfilmer. Hjälten har segrat, fienden är krossad, ondskan förintad.

Är den?

Ondskan förintas inte med svärd utan med fröer, spadar och skolor.

I Shakespeares drama liksom i filmen fortsätter berättelsen om Henrik V också efter segern vid Agincourt. Henrik sörjer både sina egna fallna och de döda fransmännen. Han talar om försoning, ödmjukhet och tacksamhet – inte om jubel, rus och förhävelse.

Henrik V vinner ett stort slag men vill vinna något större: fred. Han förbjuder mord, plundring och våldtäkt och straffar sina soldater om de stjälar. Han vill se Frankrike blomma och gifter sig med den franska kronprinsessan Katherine.

Han förstår att också freden måste vinnas. Att den inte kommer av sig själv, när kriget är över. Att man måste avväpna sig, göra sig mottaglig för fred. Att man måste demilitarisera sig, öka sin beredskap för icke-våld. Bryta pilar till ved, smida plogar av svärd.

Fred kräver försoning, inte förnedring. Den kräver fördömen, inte fördömanden. Människor som vågar lita på andra. Det är inte så många som törs. Men vi kan. Lämna

huset öppet och bilen olåst. We few, we happy few. Vi på Fredens Öar, som Åland kallas.

Här hålls veckolånga fredskurser för ungdomar på Gegersö i regi av Stockholms freds- och skiljedomsförening. Märkligt nog deltar inga åländska ungdomar. Ålänningar borde göra sig kända för att fira freder, överenskommelser och traktat som på ett lyckat sätt har avslutat perioder av ofattbart lidande, skövling och plåga. Den åländska almanackan borde fyllas med all världens fredsdagar till exempel Parisfreden efter andra världskriget den 10 februari 1947, Versaillesfreden den 28 juni 1919, freden i Nöteborg den 12 augusti 1323, Bomarsunds kapitulation den 16 augusti 1854, freden i Nystad den 30 augusti 1721, freden i Formio-lägrät den 17 oktober 1797 och Westfaliska freden den 14 (eller var det den 24?) oktober 1648 för att bara nämna några. Misslyckade freder så som freden i Amiens den 25 mars 1802 tar vi däremot inte med.

Bilar

Isola Tiberina

Vem kan motstå en promenad på Isola Tiberina när man är i Rom? En ö, som bara är 300 meter lång och har en enda bofast (prästen i chiesa San Bartolomeo), en märklig oas utan bilar mitt i en larmande världsstad med 2 miljoner bilar och något fler invånare.

Det är inte en ö i EU:s mening men jag ser ingen anledning att exkludera den. Den är fortfarande en ö, fast den har broar, är nära land och har särskilda förutsättningar som delvis men inte alltid är mer gynnsamma än andra öars.

Från Trastevere går du över Pons Cestius som egentligen är från romartiden men byggdes om då kajerna anlades runt Tiberön i slutet av 1800-talet. Du kommer rakt på den utmärkta restaurangen Sora Lella. Råkar det vara lunchtid äter du hos son och barnbarn till den berömda "Lilla syster" och så råkar det vara.

Efter lunchen kan du besöka kyrkan som har namn efter Sant Bartolomeus, helgonet som du kanske minns från Sixtinska Kapellet för att han där håller sin egen hud i handen. Du kan gå ner till öns södra ände för att se Ponte Rotto som bara är en bropelare från antikens Ponte Aemilius. Tiberön var centrum för läkekonstens gud Asklepios under antiken och större delen av ön är ett sjukhus också i dag. På ön är det stillsamt med romerska mått mätt men som vanligt är det livsfarligt att gå över gatan när jag lämnar ön via Pons Fabricius, byggd en mansålder före Kristus. I Rom dör 200 personer i trafiken varje år, 25.000 skadas (det är fler-dubbelt mot London och Paris). Gatorna har ju inte asfalt utan små svarta lavastenar (san pietrini) som blir glashala när det regnar.



Isola Tiberina sedd från Ponte Rotto.

Jag imponeras av alla som åker vespa och cyklar t ex den smarte knivsliparen – "arrotini" – som kommer cyklande, hakar av cykelkedjan och driver sin slipsten med pedalerna. Han kommer från Frosolone (som alla knivslipare) och klagar på att restauranger numer hyr sina knivar och att romarna köper nytt när skärpan går förlorad.

Men sjukhuset är en stor kund, det är därför han är här. Och Roms nye borgmästare Ignazio Marino cyklar varje dag. Han utlovar färre bilar och fler cyklar i centrum.

Bilfria öar

Det finns bilfria öar i hela Europa: Zlarin och Prvic i Kroatien, Hydra i Grekland, Christiansø och Fredriksø utanför Bornholm, Koster, Styrso, och Brännö på svenska västkusten, Aix, Sein, Bréhat, Hoedic, Houat, Batz, Yeu och Molène på den franska Atlantkusten och Porquerolles på den franska Rivieran, de västfrisiska öarna Schiermonnikoog och Vlieland som tillhör Holland, Helgoland, de ostfrisiska Baltrum, Spiekeroog, Langeoog och Wangerooge samt Hindensee i Östersjön, som tillhör Tyskland. Däremot är inte Sylt bilfri fast den inte har vägförbindelse, man fraktar dit bilarna per järnväg.

Helt bilfria är öarna förstås inte och utmaningen blir större ju större och mer befolkad ön är. På Zlarin (8 km², 276 bofasta) och Prvić (2 km², 453 bofasta) tillåts servicefordon och traktorer. På Hydra (52 km², 1.900 bofasta på huvudön) finns faktiskt inga egentliga vägar. Här finns endast två sopbilar, i övrigt gäller åsnor, cyklar och taxibåtar. Inte konstigt att Leonard Cohen lyckades skriva sina lugna, tystlåtna sånger här.

Christiansø och Fredriksø är två små prickar på radarn elva sjömil nordost om Bornholm. De kallas Ertholmene varav Christiansø är 22 hektar stor med 92 bofasta och i huvudsak ett fort. Med 60.000 – 80.000 turister per år ska man inte hålla det för omöjligt att någon skulle vilja ha hit en bil men det är alltså inte tillåtet. För att undvika att Ertholmene avfolkas har danska staten givit dessa öbor särskilda skatteundantag.



Porquerolles är en bilfri ö på Franska Rivieran.



Hydra är en bilfri ö i Saroniska Bukten.



Koster på den svenska västkusten är bilfri men inte motorfordonsfri.

Aranöarna

De tre Aranöarna Inis Mór, Inis Meáin och Inis Oírr utanför Irlands västra kust har en sammanlagd befolkning om 800 invånare. Det tar 40 minuter hit med färjan från Rossaveal eller Doolin.

Husen värms med eldningsolja och kol. Det går inte att transportera brandfarliga vätskor på färjorna beroende på hälso- och säkerhetsbestämmelser samt försäkringskostnader, det sker med tankbåt. Elektrisk energi produceras dels lokalt, med vind, dels har Inis Mór en 3 MW undervattens elkabel till fastlandet. Öarna planerar att vara oberoende av energi från fastlandet år 2022. Därför provas nu ett system med åtta elbilar på öarna: sex på Inis Mór, en på Inis Meálin och en på Inis Oírr. Varje bil lånas ut till ett hushåll i ett halvt år och projektet pågår i tre år, det blir alltså fyrtioåtta test sammanlagt.

Ett hushåll betalar 400 euro i engångskostnad för en laddstation hemma samt får erlægga en deposition om 400 euro för bilen. Elkostnaden beräknas till omkring 32 euro för ett halvårs körning om bilen laddas nattetid (då elen är billigare och produceras lokalt med vind) och en sammanlagd halvårs körsträcka om maximalt 2.500 kilometer.

Bilarna har en daglig räckvidd om 60 kilometer med en fart om 65 km/h efter en natts laddning. Bränsleffektiviteten är 130 Wh/km vilket motsvarar 0,13 liter per mil.

En regnvåt väg på Aranöarna, en grupp om tre öar i Galwaybukten på Irlands västra sida.

En privatekonomisk kostnadsjämförelse för ett år visar att hushållet jämfört med en traditionell bensinbil av typen Opel Astra 1.3L sparar 300 euro på bränsle och 200 euro på service. Det är ingen registeravgift för en elbil och ägaren betalar heller ingen vägtull. Kapitalkostnaden anses vara noll eftersom elbilen bara är till låns och hushållet har kvar sin bensinbil.

Med elbilen minskar utsläppen av CO₂ som är 600 kilo för en bensinbil men 0 för en elbil om elkraften är producerad med vind lokalt och 350 kilo om den tas via sjökabeln. Minskad energiåtgång för bränslebåt samt dess CO₂-utsläpp blir en indirekt effekt.

Öborna får testa elbilarna för 400 euro under ett halvt år. Då får de en laddstation installerad hemma på köpet, för framtida bruk. Projektet ger sig därmed i kast med vanligt mänskligt motstånd mot förändringar, med ovanlig ny fordonsteknik och med systemfrågor (laddning, service, finansiering och minskat behov av bränslebåtar till öarna).

Det finns cirka fem miljoner bilar på Europas 2.431 andra små öar. Om de ersätts med elbilar som drivs med vindkraft minskar CO₂-utsläppen med 3.000.000.000 kilo per år.

Förort, gräddhylla och glesbygd

Stockholms skärgård täcker 1.700 km² yta varav 530 km² är öar, holmar och skär, omkring 30-35.000 stycken. Skärgården har 10.000 åretruntboende och 50.000 fritidshus (vilket torde motsvara minst 100.000 säsonsboende individer). De större öarna i innerskärgården blir alltmer förorter till Stockholm. Värmdö, Vaddö, Vaxholm, Ingarö, Yxlan, Blidö och Ljusterö har bro eller vägfärja. De mindre öarna i mellanskärgården – Ingmarsö, Möja, Runmarö, Nämdö, Ornö och Utö – och de små öarna i ytterskärgården – Sandhamn – har passagerarfartyg med fasta turlistor. Fastighetspriserna är genomgående höga och skapar ibland rena gräddhyllor.

Förutom den unika naturen finns det ytterligare två unikiteter i Stockholms skärgård: den är till stora delar bilfri och den är till stora delar allmän. År 1959 är befolkningen bara hälften jämfört med efter kriget, skolor stängs och butiker slår igen. Öarna i skärgården är något så underligt som en glesbygd i en storstadsregion. Staten, staden och kommunerna skapar därför Skärgårdsstiftelsen som köper mark, håller landskapet öppet och vårdar markerna med hjälp av betesdjur, åkerbruk och småskaliga metoder, bevakar djurskyddsområden, vårdar kulturhistoriska byggnader, sköter renhållning, ordnar sophämtning och sköter 190 latriner.

I dag äger stiftelsen 12 procent av skärgården och är den största arbetsgivaren med 60 anställda, de flesta som tillsynsmän och naturvårdare. Dessutom arbetar hundratals personer på stiftelsens utarrenderade anläggningar: vandrarhem, värdshus, stugbyar och gästhamnar. All mark har stiftelsen köpt för att det ska gå att leva och bo på öarna samtidigt som stadsbor får vistats i skog och mark, på naturhamnar och stränder.

”Det här är de mest småskaliga samhällena. Här slår krångliga regler hårdast,” säger Gustav Hemming som är en av Europas få regionala politiker med ett uttalat ansvar för små öar, och Skärgårdsstiftelsens ordförande sedan 2011.

”Det har funnits en ganska förskräcklig brist på samordning mellan sjötrafiken och övriga skärgårdsfrågor” säger han och använder uppenbarligen både vit, röd, grön och blå hatt.

Strategi

Den strategiska planeringens uppgift är att generera alternativa vägar för vår rörelse framåt. Först när vi har olika men jämförbara, genomförbara och realistiska alternativ har vi skapat en verklig valsituation – en rörelsefrihet. Annars är vägen framåt bara ett tvång, ett måste, något vi är nödda och tvungna till.

Strategi är en process och ett resultat av fria och förnuftiga människors val av inriktning på lång sikt.

Genom att tänka strategiskt tar vi de nödvändiga beslut som krävs för att hantera utveckling och utmaningar. Vi väljer väg och vi vet varför vi valde den. Den strategiska planeringen gör att vi också vet vilka vägar vi *inte* har valt och varför vi inte valde dem. Det innebär att vi kan tänka om, ifall förutsättningarna ändras. Vår strategiska plan är välgrundad men flexibel. Den ger oss mål och metoder och gör att vi kan räkna på resurser för rörelsen framåt.

strategi [-gi' el. fi'] s. -n -er välplanerat tillvägagångssätt
m m

Svenska Akademiens ordlista, 1998





Sju vilda systrar

Nere i Irlands sydvästra hörn ligger sju bebodda öar: Cape Clear, Sherkin, Heir och Long Island i Roaringwater Bay, och Whiddy, Bere och Dursey i Bantry Bay. Atlanten är dessa öars mor och Irland är deras far. Hon möter hans kuster, hans stränder, bryggor, pirar och fyrar, med sin mjuka, krävande omfamning och resultatet är dessa barn, dessa sju vilda, vackra, vresiga öar. De är svåra att nå och svåra att sköta.



Motorväg på Dursey.

Deras fader fastlandet förser dem med varor och förnödenheter, håller kontakt med färjelinjer, ledningar och kablar, ger dem bidrag, regler, förmaningar och straff. De klagar och bråkar och önskar av far. Med mor är det en annan sak. Hon bara omsluter dem med sin varma golfström, oändlig, gåtfull och vacker.

Jag är här senvintern 2013, veckan efter en svår storm som har förstört hamnar och odlingar, hus och båtar. Jag har tur som är här på jobb en lugn vecka för att diskutera och planera energilösningar inom ramen för projektet SMILEGOV. Vi kartlägger öarna med tänkarhattar och fiskben men vem tar beslut om åtgärder och investeringar?

De sju öarna

Varje ö är speciell: *Oiléan Chléire* där Michael John och Máirtín O'Méaloid bor och verkar i det sällsamma privat-kooperativstatliga samarbete som driver daghem, snickeri, busstrafik, Summer Colleges, bygger nytt vattenförsörjningssystem på ön samt är delägare i färjan som körs av skepparen Duncan i de flesta väderförhållanden.

Dursey med en speciell transportlösning: linbana byggd 1969 över det 374 meter breda Dursey sound. Inne i kabinen med sex platser (för två år sedan fick man också ta en ko) finns en flaska viggvatten bredvid nödtelefonen, man undrar vilket man ska tillgripa först.

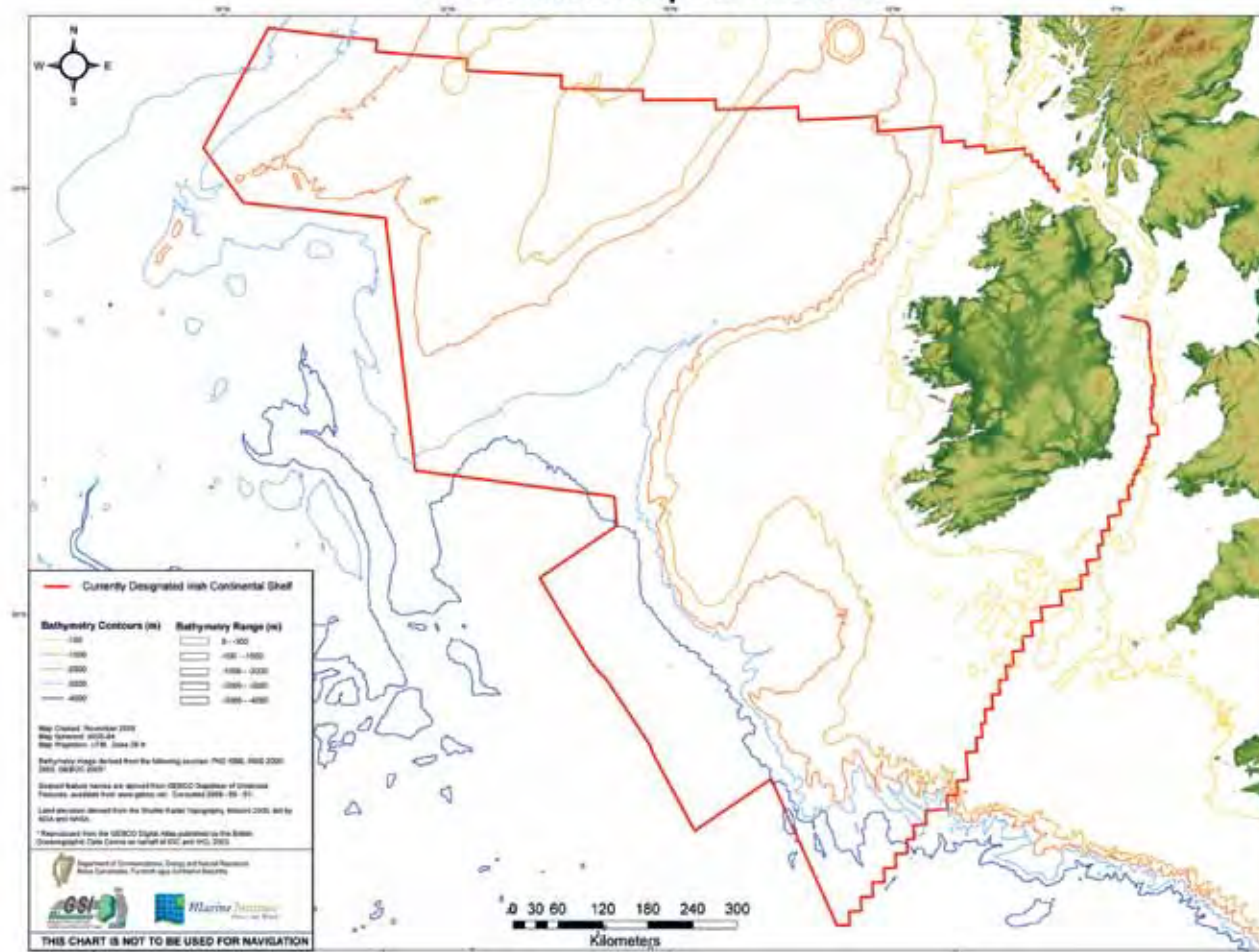
Bere Island med 210 bofasta har en Projects Group som är en ideell förening som kan lyfta stöd och har två anställda, John Walsh och Laura Power. John säger:

- "We deal with every issue from the cradle to the grave. We are involved in developing walks on Bere Island and Dursey Island and hope to incorporate them into the Bereara Way. We run horticultural projects and computer courses in the school as well as guitar lessons, belly dancing, Irish dancing and basket making in the Heritage Center."

Gemensam strategisk planering

På grund av avstånd och litenhet anses det som vanligt kostsamt att ordna med infrastruktur och service på dessa öar. Relativt sin befolkning är de dyra i drift. Michael John säger: "Vi är en dyr men värdefull befolkning".

The Real Map of Ireland



The Real Map of Ireland – den verkliga kartan över Irland – har skapats av Irish Marine Institute utanför Galway. Den visar Irlands 90.000 kvadratkilometer stora marina tillgångar. Irlands kontinentalsockel är en plan yta som sakta sluttar runt kontinentens kanter, med rika fiskevatten tack vare sediment från floderna.

Djuphavet utanför territorialzonen liknar de öknar vi har på land. Det sträcker sig tusentals kilometer, ärrat och formlost utan kullar och berg, isande kall, mörk och under högt tryck. Botten är täckt av ett halt och kallt slam som kallas ooze.

Öarna har utvecklat en gemensam plan: *West Cork Islands Integrated Development Strategy* som omfattar:

- 1 Nulägesbeskrivning med socio-ekonomisk profil och SWOT
- 2 Vision och mål för öarna
- 3 Gemensamma nyckelaktiviteter så som vatten- och avloppssystem, avfall, bredband, energiförsörjning, tillgänglighet, vägar, transporter, landskap och bebyggelse, jordbruk, fiske, livsmedelsproduktion, ekonomisk infrastruktur och företagande, turism, fastigheter, befolkning, hälsofrågor, akutvård, utbildning och skola, sport och fritid, social inklusion, kultur, historia, traditioner och språk
- 4 Individuella handlingsplaner för var och en av de sju öarna
- 5 Hur planen ska förverkligas
- 6 Miljökonsekvenser

De sju öarna är ett prioriterat område i sitt grevskap Cork (450.000 invånare) och samarbetar genom *Islands Community Council* och *West Cork Islands Agency* under ledning av grevskapets tjänstemän Theresa White, som är Assistant County Manager och ordförande i West Cork Island Interagency Group, och Development Worker Aisling Moran.

Efter en workshop om energifrågor deltar jag i ett Island Interagency Meeting i Bantry februari 2014. Det är på den här nivån som åtgärder och investeringar kan diskuteras och beslutas. Jag inser att jag är mest känd som mannen med tänkarhattarna men kan visa att strategisk planering mycket väl kan beskrivas med Six Thinking Hats-konceptet.



Färja på Nagu, vinter.



Färja på Tilos, sommar.

Ölikheter och olikheter

Det finns stora likheter mellan öar och ö-samhällen men också stora olikheter inte minst då det gäller makt: egenmakt, självbestämmande och röst (antalet öbor är litet i regionala och nationella sammanhang).

En liten ö kan vara ett byalag, en kommundel, en kommun eller flera kommuner, i allmänhet en mycket liten aktör på det stora sjögolvet. Om den vill utvecklas inom förnyelsebar energi, långsiktiga miljöfrågor, hållbara transporter, balanserat näringsliv måste ön ha kraft och kompetens att ta sig upp genom alla överliggande nivåer: kommunala tjänstemän och politiker, kommunförbund och andra interkommunala samarbetsorgan, regionstyrelser, statens centrala departement och riksdag samt slutligen hitta fram i den europeiska gemenskapens långa korridorer. Ingen liten uppgift för ett samhälle med några hundra eller tusen invånare.

Öar som tillhör definierade, starka ö-regioner kan ha en egen parlamentsledamot (Member of Parliament) både på nationell nivå (MP) och på europeisk nivå (MEP), men det är snarare undantag än regel. Vi är en halv miljard europeer som styrs av 750 MEP, några stycken borde ta sig an de gemensamma ö-frågorna, använda sina unika kontaktmöjligheter i Bryssel, följa utvecklingen, se vart politik och aktuella frågor är på väg, styra ö-frågor rätt. En MEP kan ta emot information, föra information vidare och ge information tillbaka.

”Islands are the orphans of the European Regions” säger Ioannis Machairidis, guvernör för södra Egeiska havet. Vackert och väl formulerat, jag kan bara hålla med.

Nätverk

I brist på politisk makt skapar öarna nätverk och pakter så som:

CPMR

Conférence of Peripheral Maritime Regions www.cpmr.org bildas 1973 och föränar 150 regioner från 28 nationer klängs Europas kuster. CPMRs generalsekreterare är Eleni Marianou.

En underavdelning - the Islands Commission - samlar öarna Cypern, Bornholm, Hiiumaa och Saaremaa, Korsika, Guadeloupe, Martinique, Mayotte, Franska Polynesien, Réunion, Ionia Nissia, Notio Aigaio, Sardinien, Sicilien, Gozo, Azorerna, Madeira, Balearerna, Kanarieöarna, Gotland, Orkney, Shetland och Western Isles. Det är alltså flertalet av de öar som inte täcks av denna bok. Ioannis Machairidis som jag citerar ovan är Islands Commissions ordförande, den skarpsinnige Jean-Didier Hache är dess Executive Secretary.

ESIN

European Small Islands Federation <http://europeansmallislands.com/> grundas 2001 på initiativ av organisationens sedan dess ständigt omvalde ordförande Bengt Almkvist, en viktig, diplomatisk och outtröttlig röst för Europas små öar. 2006 formaliserar nätverket till en federation och Estland, Italien och Grekland anslöt sig. 2009 gick Åland med, 2014 Kroatien.



ESIN arbetar på två nivåer:

1 Lokal nivå: stärka öarnas kulturell identitet, underlätta spridning av information mellan medlemmar, göra jämförelser av villkor och särskildheter öar och länder emellan, dela kunskap.

2 EU-nivå: informera relevanta EU-institutioner, påverka den europeiska politiken, öka medvetenheten om och förståelsen för små öar.

ESINs medlemmar är nationella ö-organisationer, en i varje land:

Sammenslutningen af Danske Småøer www.danske-smaaoer.dk bildas 1974 som intresseorganisation för de 27 danska öarna Aarø, Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Baagø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Mandø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø och Venø.

Föreningen för de estniska öarna <http://saared.ee> samlar sedan 1992 de 21 estniska öarna Abruksa, Aegna, Hiiumaa, Kassari, Kessulaid, Kihnu, Kräsuli, Kõinastu, Manilaid, Muhu, Naissaar, Osmussaar, Suur-Pakri

ESIN-ledamöter på Iona i september 2012. Från vänster Lise Sørensen och Dorthe Winther från Danmark, Anetté Larm-Johansson från Sverige, Kristin Mattsson från Finland, Eva Terkelsen från Danmark och Marian Bennet från Scilly Islands.

IslePacts medlemmar i Valetta, sommaren 2014. Från vänster: Panos Coroyannakis, CPMR; Felipe Oliveira, Madeira; Terry Hegarty, Iona; Michael Larsen, Samsø; Lise Guennal, CPMR; Lili Vasileva och Mark Zammit, Malta; Søren Hermansen, Samsø; Johan Malmros och Bengt-Olof Grahn, Gotland; Jean-Didier Hache, CPMR; Penélope Ramírez, Kanarieöarna; vår guide på Malta; Ilias Efthymiopoulos, DAFNI; och Savvas Vlachos, Cypern.



och Väike-Pakri, Piirissaar, Prangli, Ruhnu, Saaremaa, Vahase, Vilsandi och Vormsi.

Finlands Öar rf, www.foss.fi är en tvåspråkig medborgarorganisation för öbor i Finland med Bergö Öråd, Hailuotoseura rf, I samma båt/Samassa veneessä rf, Livonsaaren kyläyhdistys rf, Nötö Hembygdsförening rf, Pro Åbolands utskär rf, Velkuan saaristolaisyhdistys rf, Vänö Vänner rf, privatpersoner, kommuner och företag som medlemmar.

Les Îles du Ponant, www.iles-du-ponant.com är organisation för de 15 franska öarna Chausey, Glenan, Arz, Bréhat, Batz, Ouessant, Molene, Sein, Groix, Belle-Île, Houat, Hoedic, L'Île aux Moines, Aix och Yeu.

Hellenic Small Islands Network, www.smallislands.eu representerar Agathonisi, Agkistri, Ai Stratis, Alonisos, Antikythira, Antiparos, Astypalaia, Chalki, Corfu, Dokos, Elafonisos, Ereikousa, Hydra, Ithaki, Kalamos, Kasos,

Kastellorizo, Kastos, Kea Tzia, Konolos, Kythira, Lefkas, Leipsoi, Lithnos, Mathraki, Meganisi, Milos, Nisi, Ioanninon, Nisiros, Oinousses, Othonoi, Patmos, Poros, Psara, Samothraki, Serifos, Sifnos, Sikinos, Skopelos, Skyros, Spatses och Tilos, summa 42 små öar i Grekland med sammanlagt 65.000 öbor.

The Irish Islands Federation/Comdhail Oileain na hEireann, www.oileain.ie organiserar 31 små iriska öar: Toraigh, Arainn Mhor, Inis Bo Finne, Inis Fraoigh, An tOilean Rua, Gabhia, Coney, Demish, Clare Island, Inis Bigl, Inishcuttle, Inishlyre, Clynish, Inisqort, Inishnakliew, Inislandmore, Inishturk, Claggan, Inishbofin, Inis Mor, Inis Meain, Inis Oirr, Inis Tra Mhor, Foynes, Oilean Chleire, Sherkin, Bere Island, Heir, Long, Whiddy och Dursey.

Otocni Sabor www.otocnisabor.hr är de kroatiska öarnas parlament som representerar 47 bebodda öar: Cres, Ilovik, Krk, Lošinj, Rab, Susak, Unije, Dugi otok, Ist, Iž, Rava,

Molat, Olib, Silba, Premuda, Pašman, Ugljan, Rivanj, Sestrunj, Zverinac, Vrgada, Vir, Pag, Ošljak, Zlarin, Žirje, Prvić, Kaprije, Krpanj, Murter, Kornati, Brač, Šolta, Hvar, Vis, Drvenik veli, Drvenik mali, Korčula, Mljet, Lastovo, Šipan, Lopud, Koločep, Čiovo, Mali Lošinj, Biševo och Vele Srakane.

L'Associazione Nazionale Comuni Isole Minori, www.ancim.it samlar 36 kommuner på små italienska öar: Capri, Elba, Ischia, Procida, Ponza, Ventotene, Portovenere, Isole Tremiti, Calasetta, Carloforte, La Maddalena, Sant'Antioco, Favignana, Lampedusa, Leni, Lipari, Malfa, Pantelleria, Santa Marina Salina, Ustica, Elba, Capraia, Giglio, Scottish Islands Federation www.scottish-islands-federation.co.uk/ är sedan 2001 organisation för Lewis, Skye, Soay, Small Isles (Canna, Rum, Eigg och Muck), Coll, Tiree, Mull, Iona, Staffa, Lunga, Ulva, Lismore, Kerrera, Slate, Colonsay, Bute och Aran.



Eleni Marianou, CPMRs generalsekreterare och Bertil Klintbom från Gotland.

Skärgårdarnas Riksförbund, www.skargardarna.se i Sverige representerar sedan 1982 Blekinge Kust- och Skärgårdsförening, Bohuslänns Skärgårdsråd, Gräsö Skärgårdsråd, Hemsö Skärgårdsförening, Holmöns Utvecklingscenrum, Hvens Byalag, Luleå Skärgårdsförening, SIKO, Smålandskustens Skärgårdsförening, Söderhamns Kust & Skärgårdsförening, Sörmlands Skärgårdsintresseförening, Vinöns Kultur- och Hembygdsförening, Visingörådet, Östergötlands Skärgårdsförening samt Skärgårdens Ungas Riksförening.

Företagsam Skärgård, www.skargarden.ax på Åland är organisation för de sex skärgårdskommunerna Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga och Vårdö.

Om jag var parlamentsledamot

Tilos är en ö norr om Rhodos känd för sin kreativa och stridbare borgmästare, läkaren Anastasios Aliferis. En ovanlig fågelvän som motar bort fågeljägare från sin ö genom att uppbåda majoriteten av öborna och över 6.000 ornitologer från hela Europa i ett upprop som leder till att Tilos blir ett fågelskyddsområde. År 2008 viger han två homosexuella par för vilket han hotas av fängelsestraff vilket inte längre är fallet eftersom åtalet läggs ner 2009 och Tasos - som han kallas - går bort, bara sextio år gammal, häromåret.

Tilos är en egen kommun, 65 km² stor med en positiv befolkningsutveckling på senare år: 1961 bodde här 789 personer, år 1981 var de 301 vilket gick ner till 258 år 1991 mets beroende på emigration till USA och Australien. Nu har det vänt uppåt till 780 invånare. Här finns gott om naturliga källor och ön är bitvis mycket fruktbar.

I ESPON-rapporten EUROISLANDS analyseras den europeiska politikens effekter för små ö-samhällen så som Tilos och för genomgående låga betyg:

- jordbrukspolitiken ger negativa effekter på öar
- svaga resultat av landsbygdsutvecklingsprogrammet
- transportpolitiken ger inga effekter



Anastasios Aliferis, borgmästare på Tilos.

- konkurrenspolicyn (privatisering inom transporter och energi) ger positiva resultat på stora öar men negativa resultat på små
- förnyelsebar energi ger positivt resultat ibland beroende på regionala stöd och regelverk
- livslångt lärande: liten effekt på små öar
- ERDF/sammanhållningspolitiken: positiva men otillräckliga resultat
- ramverket för forskning är otillräckligt och resultatlöst

Tasos Aliferis hävdar att Europas små öar är en kulturellt och geografiskt avgränsad del av Europa med gemensamma drag men stora skillnader i utvecklingsnivå och utan samordning. Den 22 juni 2010 föreslår han därför det europeiska parlamentet att bilda en ny region av de små europeiska öarna.

Om jag var EU-parlamentariker skulle jag damma av hans förslag.

Kapitel 6

Med den blå hatten på

Hittills har boken genom fem kapitel handlat om mig och mina relationer till ö-samhällen, mina erfarenheter, tankar och idéer. Detta sjätte kapitel handlar om dig, käre läsare, och ditt förhållande till öar och öbor.

Detta är bokens bruksanvisning: How to read this book.

Den som har den blå hatten på sig sätter dagordningen, bestämmer i vilken ordning hattarna ska användas och när vi ska byta hatt.

Den som har den blå hatten på sig föreslår nästa steg i tänkandet, ägnar sig åt sammanfattningar, slutsatser och beslut.

Den som har den blå hatten på sig sköter tänkandet om tänkandet.

Just nu är det du.

Vem är du?

Vad vill du?



Om du bor på en liten ö

Om du bor på en liten ö. Som jag. Som nio miljoner andra européer. Har du något att lära av en annan öbo, av mig? Vet du inte redan allt om ö-liv?

Kanske inte. Även om du som öbor i allmänhet är en öppen och nyfiken person så vet du måhända inte hur smart de har ordnat skolundervisningen på de franska öarna (kapitel 1), hur kloka våra ö-barn är (kapitel 2), hur stora fotavtryck vi öbor gör (kapitel 3), hur vederstyggliga människor kan vara (kapitel 4) och vilka påhittiga, framsynta öbor det finns (kapitel 5).

Låt boken ligga framme. Läs i den lite nu och då. Låt dig inspireras av andra. Jag tror du hittar både grus och guldgruv.



Skylt i Plomari på Lesbos.

Om du vill flytta till en liten ö

Tänker du flytta till en ö? Till en liten ö – alltså inte Sicilien, Irland eller Island? Söker du kraft, inspiration och hjälp? Tala med dem som bor på ön, läs på öns hemsida, tala med arbetsförmedlingen, läs tidtabellerna, besök kommunkontoret, fråga om energi, om avfall, om skola och om hälsovård. Om ni är två, om ni har barn, så är ni värdefulla och välkomna till varje litet ö-samhälle. De flesta öar har en åldrande och minskande befolkning (se kapitel 1). Det är också en utmaning att ordna arbete åt två, att ordna samhällsservice, bra bostad och integration (kapitel 2). Många öar har fantastiska, engagerade ledare (alla kapitel), andra har starka nätverk som fångar upp dig genom inflyttningsteam till exempel (min egen ö har så).

En liten ö erbjuder trygghet, bra skolor där alla barn blir sedda, grannar som verkligen bryr sig. På en liten ö behöver du inte låsa bilen och inte låsa huset.

Läs inte kapitel 3 och 4. Jo förresten, jag vill inte att du ska gå in i ö-livet med förbundna ögon. Men då måste du lova mig att läsa hela kapitel 4 och att sedan också läsa kapitel 5.

Om du älskar öar

Om du är en nesofil – fint ord för ö-älskare – så hoppas jag att du läser min bok kärleksfullt och kritiskt och hör av dig med alla fel, ofullkomligheter och förtjänster du hittar.

Om du vill bli skrämmd

Läs kapitel 3.

Om du gillar idrott

Om du är intresserad av sport ska du läsa om ö-spelen i det gula kapitlet på sidan 50.

Många ö-skolor träffas och tävlar med sina grannöar i olika idrotter. Jag drömmer om att Europas små öar ska bjuda in varandra att i lag ta sig en mil över ön springande, cyklande, roende, seglande, paddlande, simmande. Den ö som är värd gör en bana som alltid är en mil lång men hur man tar sig runt bestämmer arrangören.

Om du har bråttom

Om du tänker snabbläsa min bok så rekommenderar jag att du låter bli. Det kommer varken att ge dig eller mig något utbyte. Gå och gör något annat som är bråttom i stället, kolla din FaceBook, skriv ett onödigt SMS eller läs en värdelös kvällstidning.

Om du är en lokal politiker eller tjänsteman

Om du har en ansvarsfull ställning på din ö, antingen frivilligt (som politiker) eller i arbetet (som tjänsteman) så finns risken att du tycker att du vet allt och har alla svar, samtidigt som du tycker att du inte kan påverka öns utveckling (och avveckling) eftersom den är så beroende av yttre omständigheter som du inte rör över. Jag förstår hur det känns, jag håller delvis med dig, men vill uppmana dig att läsa om Camille, Sören och Tasos i kapitel 5.

För övrigt tycker jag att du:

Inte ska ge upp en enda millimeter av självständighet. Ingen ö – som jag känner till – har vunnit på att bli en del av en större kommun eller region.

Ska läsa det jag skriver om öars yta i kapitel 1. Hur definierar du din ö? Vilken jurisdiktion har ni över era vatten? På vilket sätt integrerar ni era vatten i öns identitet, kulturellt, ekonomiskt, historiskt, ekologiskt?

Ska utveckla er särprägel, ert varumärke (se till exempel kapitel 4 och 5) och med det som grund formulera en strategi för inflyttning, hur ni ska förstärka er attraktivitet.

Ska engagera dig och er i olika ö-nätverk. Det kan ge betydande fördelar i form av kunskaper, utbyten, projekt, påverkan och finansiering (se kapitel 5).

Ska sätta press på de regionala, statliga och europeiska nivåerna (till exempel genom nätverken).

Om du är en statlig tjänsteman eller politiker

Om sina lokala ö-samhällen har öbor har stora kunskaper och outhärdliga erfarenheter, men ändå inte heltäckande. I frågor så som energi, transporter till sjöss och på land, miljöpåverkan, fiskeri, lantbruk, turismutveckling, hälsovård, rättsvård och ungdomsarbete måste de ha hjälp utifrån. Den lokala kunskapen, viljan och kreativiteten behöver giftas ihop med det regionala kunnandet, makten och den ekonomiska kraften.

Det behövs information, utbildning och träning för att skapa utsikt, insikt och färdighet som leder till förståelse och erfarenhet vilket i sin tur gör en sådan ö som Samsø till ett centrum för kompetens i energifrågor.

Du måste bygga på öbornas egen kreativitet. Jo, jag vet, kreativitet kan vara outhärdlig. En del människor är oupphörligt kreativa om allting, deras fantasi och skaparlust vinglar omkring och stöter ständigt i nya bulor och spännande hinder som stimulerar deras påhittighet. Det finns ingen gräns för vad de kan hitta på.

Det är inte den sortens kreativitet jag menar. Det är inte den sortens kreativitet vi behöver när vi ska utveckla ett litet ö-samhälle. Jag söker seriös, fokuserad, engagerad kreativitet, en uppfinningsförmåga som riktas mot de allvarigaste problemen och som söker lösningar på dem, inom rimliga gränser. Det är förspild tid att sätta på sig den gröna (kreativa) hatten innan vi har haft den vita (fakta) hatten, den gula (optimism) hatten, den svarta (pessimism) och den röda (känslor) hatten på oss. Först då kan vi, en grupp människor, fokuserat och i samförstånd med varandra, lyckas vara nyttigt kreativa tillsammans.

Ett möte med öbor om deras samhälle, deras utmaningar och förhoppningar är till för att ge nya perspektiv och släppa in nya idéer som ska bli verklighet. Mötet måste



Vy mot Fastnet fyr på Oiléan Chleire.

kunna koncentrera sig på rätt frågor i smart ordning på ett tids- och kostnadseffektivt sätt. Öbor som kommer resande långa vägar vill ha fokus och använda dyrbar mötestid på ett effektivt sätt. Det måste finnas en begriplig struktur och det måste finnas tid för alla viktiga aspekter på en fråga. Protokoll/mötesanteckningar måste vara öppna, sannfärdiga, lätta att ta till sig och fortsätta att arbeta med.

Om du är en europeisk tjänsteman eller politiker

Det finns flera regionbegrepp: regioner inom stater – till exempel så hör de femton Îles du Ponant till tre olika regioner (Bretagne, Pays de la Loire och Poitou-Charente). Det finns också europeiska regioner som är överstatliga eller

mellanstatliga – till exempel så hör de danska småöarna till tre olika europeiska interregioner medan Replot i Finland och Holmöarna i Sverige på båda sidor av Kvarken hör till samma region.

”Islands are the orphans of the European regions” sade guvernören för södra Egeiska havet Ioannis Maheridis på en konferens i juni 2011 och det är ett fyndigt sätt att beskriva hur förbisedda öarna är i det europeiska perspektivet.

Jag vet att Søren Hermansen drömmer om en ö-ambassad i Bryssel, en permanent kontaktpunkt sinsemellan Europas alla öar och gentemot parlamentet. Det är en strålande idé och Søren skulle vara den lämpligaste ambassadör som tänkas kan, men det är inte nog. Öarna behöver bli en egen region. Ambassaden kan vara ett viktigt steg på vägen dit.

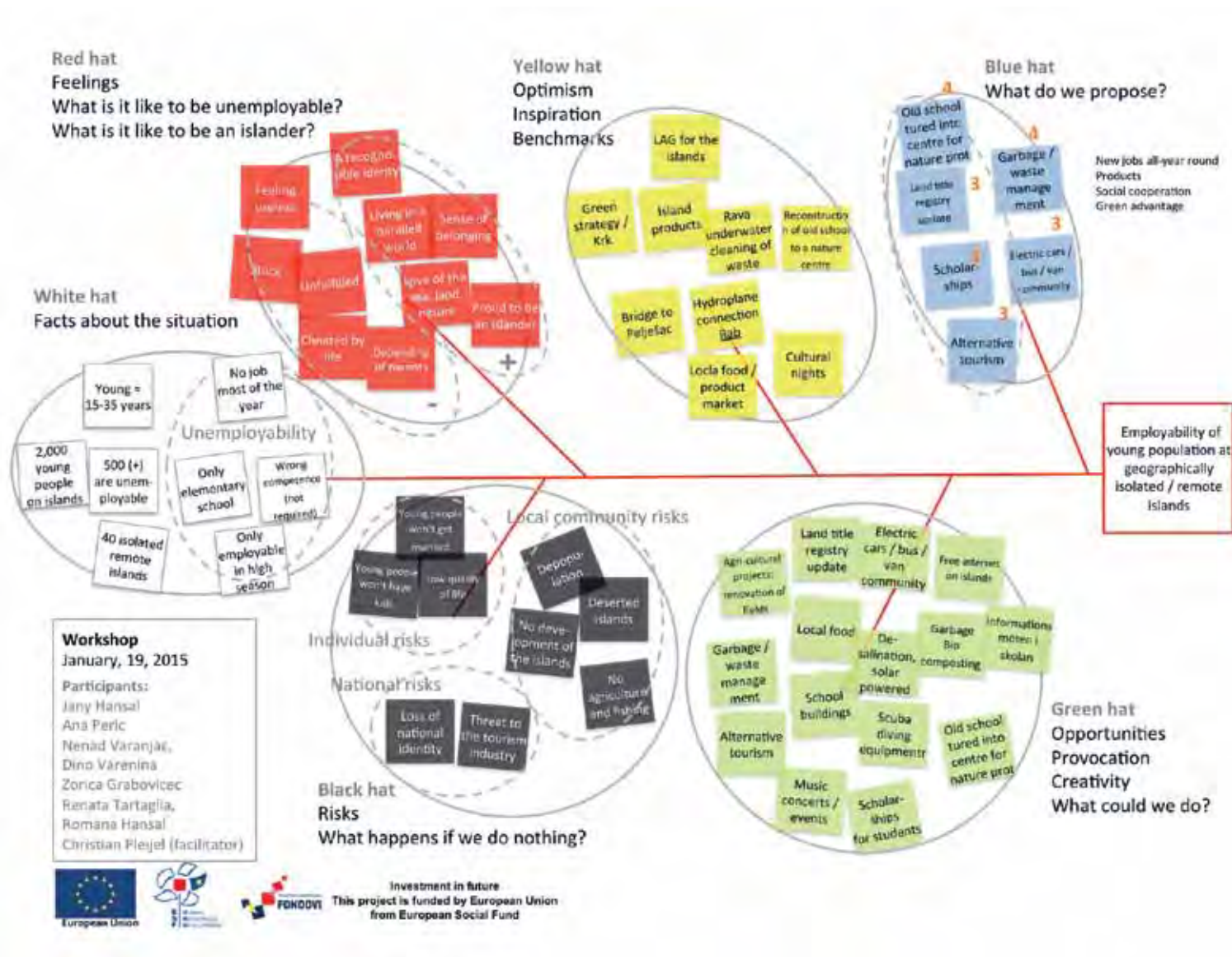
Om du som är europeisk politiker eller tjänsteman läser min bok hoppas jag att den väcker tankar om en rättvisare beskrivning av de små öarna på Europas kanter, att du förstår vikten av att lyssna på öarnas samarbetsorganisationer, att du inser att öarna är hotade sociobiotoper som inte är väl fungerande samhällen, att du vill göra något åt de alltför många lager av regler, anvisningar, program, direktiv, kommittéer och råd och regeringar och parlament som en liten ö måste ta sig igenom för att få till stånd en önskad utveckling, samt att du letar upp och omprövar Anastasios Aliferis förslag till Regionkommittén av den 22 juli 2010.

Om du vill använda tänkarhattarna

De sex tänkarhattarna är en tankemetod som Edward de Bono beskriver i sin bok med samma namn (1985). Hattarna är förhållningssätt, de representerar olika sätt att tänka, de används genom att man enskilt eller i grupp angriper ett fråga från sex olika vinklar, och de har olika färger som symboliserar de sex perspektiven:

- Vit hatt representerar information och fakta.
- Gul hatt representerar positiva möjligheter som motiveras logiskt.
- Svart hatt representerar risker, hot och söker hinder som motiveras logiskt.
- Röd hatt representerar intuition och känslor, vilket inte behöver motiveras.
- Grön hatt representerar det kreativa, och används för alternativ och nya lösningsförslag.
- Blå hatt representerar process, eller tankandet om tankandet. Till exempel kan man under blå hatt säga att «nu behövs det lite mer grön hatt-tänkande». Sammanfattar, drar slutsatser och fattar beslut.

På ett sätt kan man säga att de första fyra hattarna – vit, gul, svart och röd – lägger grunden för en kreativ, fokuserad diskussion under den gröna hatten. Den blå hatten håller ordning och hämtar hem resultaten.



Dokumentation av en workshop om ungdomars oanställningsbarhet på Kroatians öar. Den visar hur deltagarna har skapat perspektiv på problemet i en fiskbensstruktur som är de sex hattarna.

Du kan läsa boken och du kan gå kurser i metoden i all världens länder. Jag hade förmånen att lära mig den av Edward de Bono själv för femton år sedan och jag har använt den, flitigt, sedan dess. Den utgör grundstrukturen i denna bok, den ger ofta struktur åt mitt arbete och den bringar reda i mina tankar.

Det finns ingen suveränare metod än de Bonos Six Thinking Hats för att öbor ska kunna tala med och lyssna på varandra i en god ordning. Att utan att behöva göra avkall på sin personlighet och sina åsikter också kunna ta emot intryck och nya idéer i en enkel men komplett tankestruktur. Metoden är enkel, den tar bara några minuter att förklara och det är mycket lätt att hålla den levande genom ett möte. Det är lätt att skapa förtrohet, öppenhet, överblick och helhetssyn så att var och en känner sig välkommen och delaktig.

Jag brukar använda de sex hattarna i en mix som jag kallar *Hats and Bones*: en del hattar, en del Ishikawas fiskbensdiagram och en del metaplan:

Fiskbensdiagram

Kaoru Ishikawa arbetar som ingenjör vid Kawasakiss skeppsvarv där han utvecklar de orsak/verkan-diagram som funnits sedan 1920-talet. Diagrammet ser ut som ett fiskskelett med en ryggrad som i ena änden har ett huvud där problemet skrivs in och ben som utgår från ryggraden med olika huvudorsaker eller aspekter och mindre grenar på benen där allt mer detaljerade orsaker kan skrivas in.

Jag använder fiskbenet för att skapa en översiktlig bild av de sex hattarna och för att dokumentera vad som blir tänkt och sagt under respektive hatt.

Metaplan

Metaplan utvecklades på 1970-talet av Eberhard och Wolfgang Schnelle och kallas vardagligt för lappövning. Man börjar med en fråga, till exempel: Vad är det som är bäst med den nuvarande färjetrafiken? (eller vad är det som är sämst...). Alla deltagare skriver nyckelord eller korta meningar på klisterlappar ("post-its"), en aspekt på varje lapp. Några minuter brukar räcka. Lapparna läses upp av moderatören (the discussion butler, som inte behöver vara ordförande) och sätts upp på en vägg eller en whiteboard. Den som skrivit lappen får komplettera om nödvändigt, andra får fråga för att förstå, inte för att kritisera. På detta vis får alla höra allas synpunkter. Moderatören grupperar lapparna om möjligt efter tema eller inriktningar.

Om du är student eller forskare

Om du är student eller forskare hoppas jag att min bok inspirerar dig till att se Europas små öar som ett forskningsområde. Här är några områden som behöver beforskas och utredas:

Vem är "framtidens öbo"? Vilka är de som kommer att befolka öarna om 10-20 år? Går det att beskriva trender, förändringar



Konst är inte vad du ser utan vad du får andra att se. Edgar Degas.

i vanor, typiska kluster, bostadsortsvälsprocessen i lika ö-regioner (se kapitel 1)? Kan det utmynnas i rekommendationer till lokala tjänstemän och politiker (som inte har resurserna att göra sådana utredningar själva)?

Hur fungerar eko-tax-systemen i Italien, Frankrike och på Färöarna (kapitel 1 och 5)? Hur mycket pengar blir det till öarna och hur används de? Finns det lärdomar att dra för andra, är detta en framtida finansieringskälla för ö-utveckling?

Hur ska ekologiska fotavtryck – eller ekologiska svall (kapitel 3) – beräknas på öar? Hur kan de användas?

Kan en förändring av transportsystemet på en ö (i huvudsak bilarna) innebära en för-

ändring av transportsystemet till och från ön (färjan)? Var finns idéer, modeller, erfarenheter? Vilka ekonomiska och ekologiska vinster kan ett sådant systemskifte ge?

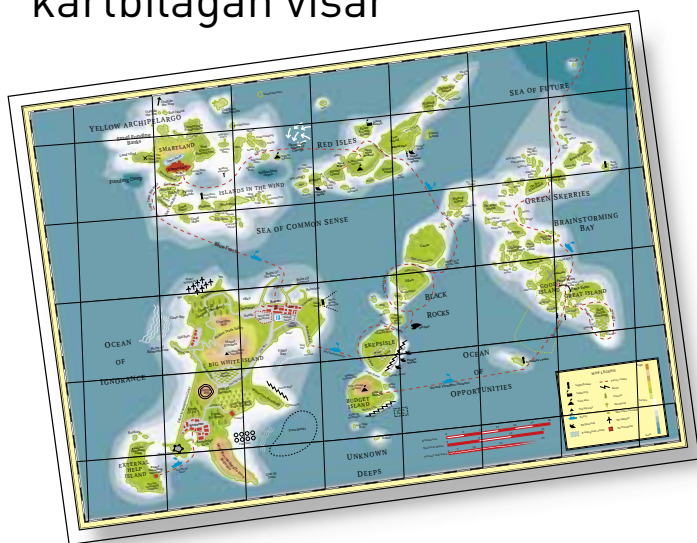
Hur kartläggs en litet ö-samhälle? Vilka grundfakta och nyckelvärden går att fånga och ger en rättvis bild? Går det att ställa upp en bra beskrivningsmodell som kan tjäna till jämförelser och uppföljning?

Du vet att du kan ansöka om stipendium från ESIN om dina studier/din forskning är riktade mot små öar/en liten ö i Europa och du behöver bidrag till dina resor?

Om du vill veta vad jag tycker

Läs de avslutande ”Om...” i varje kapitel: (1) Om jag vore Wikipedia; (2) Om jag skulle flytta till ön; (3) Om jag skulle flytta från ön; (4) Om jag vore en konstnär; (5) Om jag vore en MEP.

Om du undrar vad kartbilagan visar



Jag är förtjust i kartor, både vanliga topografiska och mer ovanliga mindmaps som Yanko Tsvetkovs *Atlas of Prejudice*, Charles Joseph Minards *Carte figurative des pertes successives en hommes de l'Armée Française dans la campagne de Russie 1812-1813*, ett flödesschema från 1869 som visar Napoleons katastrofala ryska fälttåg 1812., Louise van Swaaij och Jean Klares *The Atlas of Experience* eller varför inte kartan på sidan 87 från Air Portugals flygtidning där Azorerna och Madeira har flyttat in på behändigt avstånd från moderlandet – för att det går så fort att flyga dit med bolagets maskiner.



Skylt på Iniö.

När jag börjar skriva denna bok ritar jag upp den imaginära färden, läsarens resa, processen att förstå en ö som en färd genom ett ö-landskap, en skärgård.

Resan börjar på Big White Island. Där är man objektiv men där finns också falska antaganden och mer än vi behöver veta, svåra och enkla vägar framåt och en förrädisk genväg till Black Rocks. Färden med den Blå Färjan går norrut in i Yellow Archipelago där vi blir vänligt bemötta med teamtänkande, finansieringsmöjligheter och förtjänstfulla förebilder.

Vi fortsätter in bland Red Isles och passerar Feedback Sound bland alla positiva och negativa känslor innan vi närmar oss Black Rocks där faror lurar bland risker och hot om underfinansiering, misslyckanden, skepsis och uppgivenhet.

Småningom når vi dock Borkmann's Point och kan börja söka oss fram bland goda, utmärkta, lysande förslag, släppa loss vår egen förmåga i brainstorming och nytänkande.

Den Blå färjan håller kursen, den leder besättning och passagerare i god ordning genom skärgårdslandskapet.

OK?

Om du är en nyfiken och öppen person

Läs allt men sträckläs inte. Det här är ingen kriminalroman, det finns inget svar på sista sidan.

Om du vill ha fakta

Kapitel 1 med den vita hatten på är bokens faktadel, där jag försöker beskriva öarna ur ett faktaperspektiv med geografiska och demografiska fakta under rubriker som "Vad är en ö?", "Winter mode/Summer mode" och "Tillgänglighet".

När jag besöker en ö brukar jag ha de tio frågor i huvudet som du ser till höger.

Jag lyckas sällan besvara fler än sju. Därför avstår jag från att lägga in öarna i denna bok i en sådan tabell. Jag är som du märker måttligt systematisk och gillar att blanda fakta, konst, kartor, bilder och berättelser. Jag önskar att en forskare tar sig an uppgiften att göra en uppföljningsmodell för små öar, ungefär som en bilbesiktning eller en hälsokontroll.



Väg på Rügen, Tysklands till landyta största ö.

10 öfrågor

1 **Befolkning relativt yta**

För att få en uppfattning om ön är glest eller tätt befolkad

2 **Olika sorters befolkningar**

Ett stapeldiagram, möjligen två: ett för nu, ett om tio år

3 **Åldersstruktur**

Ett histogram

4 **Tillgänglighet**

Restid, väntetid och anslutningsresor i avstånd och tid

5 **Näringsliv**

Turism, transporter, offentlig service och övrigt näringsliv. Antalet anställda är alltid svårt att räkna med mångsysslande öbor, men det går.

Vad lever öborna av?

6 **Arbetsmarknad, arbetslöshet**

Män och kvinnor.
Pendling, distansarbetare
Ungdomars anställningsbarhet

7 **Mänsklig belastning "Human density"**

Den totala belastningen på ön från bofasta, sommarboende och besökare.

8 **Risker**

Uppenbara naturliga och mänskliga hot

9 **Det politiska systemet**

Grad av självbestämmande

10 **Procent förnyelsebar energi av total energiförbrukning**

Grad av miljöpåverkan

Om du vill lösa problem

Det finns tre avgörande hinder för min kreativitet och min förmåga att lösa problem:

- Att jag på förhand tror mig veta vad svaret är;
- Att jag generaliserar i stället för att ta reda på de verkliga detaljerade omständigheterna;
- Att jag inte är tillräckligt envis.

Kanske delar du min uppfattning, kanske har vi dessa hinder gemensamt? Ursäkta om jag tjarar, men min bästa metod för att passera dessa hinder är de sex tänkarhattarna och jag sätter dem gärna på mig i sällskap med andra människor till exempel dig.

Om du gillar att läsa böcker baklänges

Jag har all respekt för dig som gillar att läsa tidningar och böcker baklänges, som bläddrar med början i slutet och slutet i början. Jag tycker om att göra saker baklänges, jag tror på att lösa problem genom att tänka baklänges och jag tror på att planera bakifrån och framåt (gör vi inte alltid det?). Livet förstås baglaens, men må leves forlaens, skrev Søren Kirkegaard 1843. [Livet måste levas framlänges men kan bara förstås baklänges].

Jag minns med stolthet en konferens om miljöfrågor i ett ö-samhälle, där vi angrep miljöproblemen baklänges genom att starta i den framtid vi vill ha. Du är varmt välkommen att läsa min bok baklänges och kanske läser du nu detta kapitel – bruksanvisningen – allra först? Jag borde ha numrerat sidorna bakifrån.

Om du vill veta vad andra tycker

Ibland pratar man med sig själv. Det är en monolog. Någon kanske lyssnar men lägger sig inte i. Ibland är man några stycken som samtalar. Om alla kommer till tals och lyssnar på varandra är det en dialog. Ibland behöver hundratals, kanske tusentals människor samtala. Ett helt folk. Om de kan komma till tals och lyssna på varandra kan vi kalla det en demolog (av grekiskans demos = folk och logos = tala).

Den europeiska politiken är i en förtroendekris. I många länder sjunker valdeltagandet liksom partimedlemskap och andra former av politiskt engagemang. Allmänheten har blivit allt mer skeptisk till politiker, till politiska partier och till politiska institutioner. Det finns ett missnöje med den representativa demokratins institutioner och processer. Samtidigt finns det ett ökat krav på politiska reformer för att öka medborgares och intressegruppers deltagande i politiken och på att omforma det demokratiska beslutsfattandet. Intresset för politik har generellt ökat och vi ser nya former av deltagande såsom att skriva på petitioner, gå med medborgargrupper och engagera sig i okonventionell politisk verksamhet.

En förskjutning sker från representativ demokrati (öborna väljer eliter som sedan fattar beslut på deras uppdrag) till direkt demokrati (öborna samlas till diskussioner varefter de fattar det slutliga beslutet). Öbor liksom medborgare i allmänhet kräver allt större öppenhet från sina regeringar och vill delta i utformningen av politiken som påverkar deras liv.

Vi är alltmer bildade, allt svårare att manipulera. Vi har alltmer kunskap på en knapptrycknings avstånd. Vi är allt mindre fördomsfulla men alltmer beroende av vad andra tycker, av andras värderingar.

Om du verkligen, ärligt, är intresserad av öbor och deras behov måste du lyssna noga. Du måste också vara säker på att du har lyssnat på alla (eller åtminstone de flesta): fastbo-

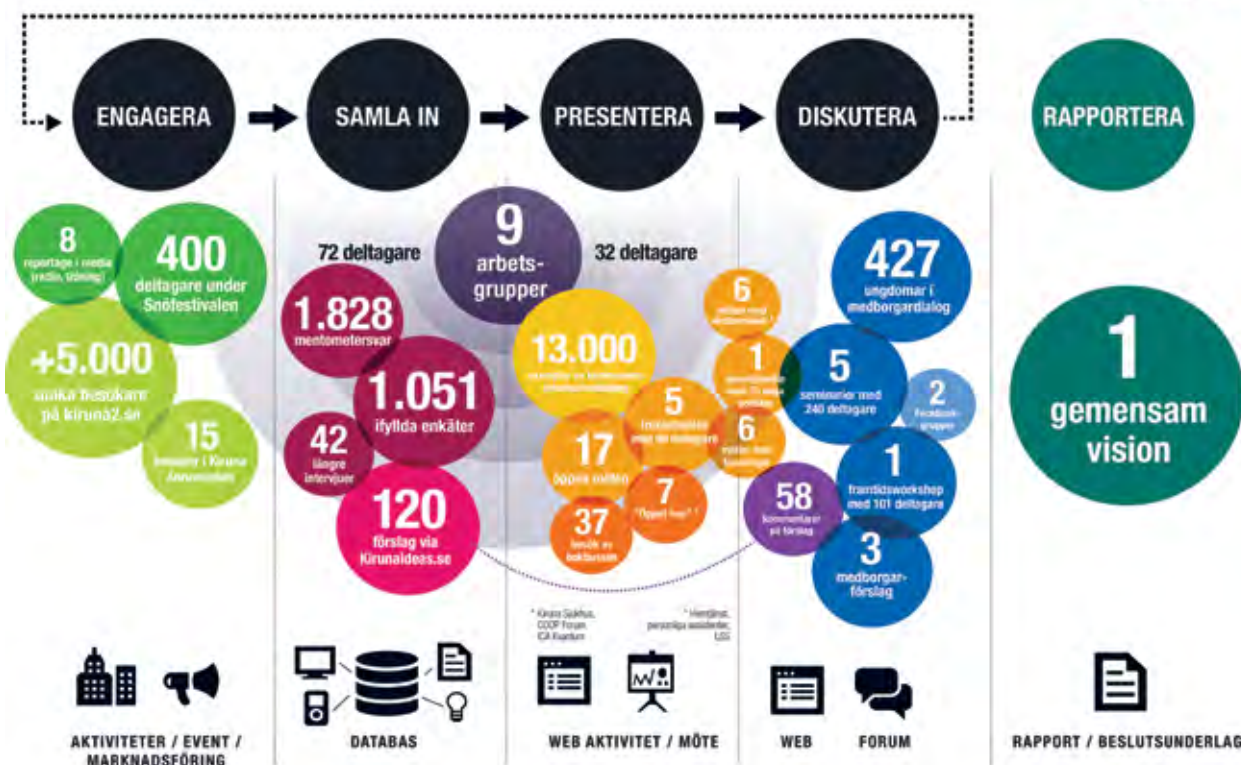
ende och säsongsböende, infödda och nyinflyttade. Hur ser du till att kvinnorna hörs i debatten? Är barnens röster viktiga? Diskuterar alla samma fråga eller tenderar samtalen att samtidigt röra olika aspekter och blir aldrig avslutade? Är de pratsamma alldeles för pratsamma och de tysta alldeles för tysta?

Om du verkligen, seriöst, vill veta vad öborna tycker måste du låta dialogen ta tid och du måste noggrant och mödo-

samt samla, lagra, sammanställa och analysera alla synpunkter och förslag som kommer in. Du måste veta vilka som har sagt vad och hur. Hur ska de annars kunna lita på att du verkligen har lyssnat? Hur ska de annars kunna lita på att du har hört rätt?

Människor är olika. Om du verkligen vill dem något måste du ta reda på hur.

Demologen i Kiruna



Bilden visar resultatet av en demolog som syftar till att engagera, samla in, presentera och diskutera omvandlingen av en stad (Kiruna) med dess medborgare.

Om du vill veta mer om specifika öar

Wikipedia är en god kunskapskälla. Du hittar de flesta öar men inte alltid med kompletta uppgifter (och inte med de aspekter jag efterfrågar i slutet av kapitel 1).

De flesta öar har en egen hemsida med viss slagsida mot turism och inflyttning förstås det vill säga uppgifter om trafik, administration, kultur och befolkning.

The Global Islands Network <http://www.globalislands.net/> som Graeme Robertson på the Scottish Centre for Island Studies of the University of the West of Scotland ansvarar för är en nästan outsinlig kunskapskälla om öar.

Två personer med ett närmast encyklopediskt vetande om öar är Anders Källgård avseende Sveriges och Danmarks öar och Hamish Haswell-Smith vad avser de skotska öarna.

Om du vill ha system, modeller och förklaringar

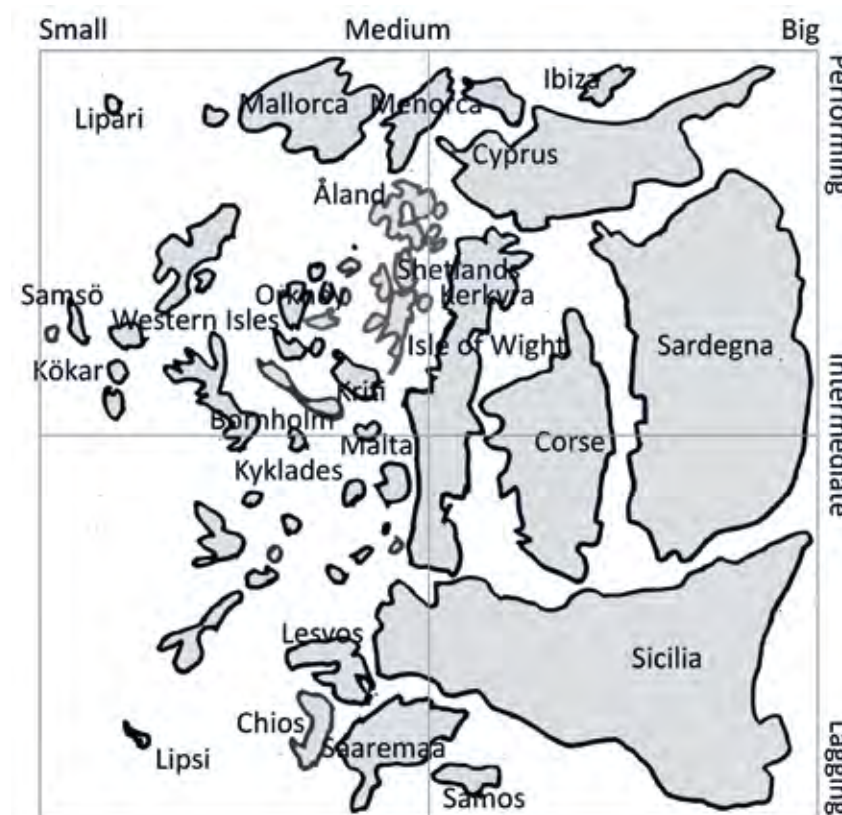
Läs den maltesiske professorn Godfrey Baldacchinos fullmatade *A World of Islands: An Island Studies Reader* (617 sidor) från 2007. Han skriver själv den översiktliga introduktionen och släpper sedan lös sina forskarkollegor och ö-kamrater bland vilka jag särskilt uppskattar: irländaren Stephen A Royles *Definition and typologies*; Geoff Bertram (Nya Zeeland) och Bernard Poirine (Papeete) om *Political Economy* i stort; Edward Warrington (Malta) och David Milne (Prince Edward Island) om *Governance*; professorerna Andrew Cliff (Cambridge), Peter Haggett (Bristol) och Matthew Smallman-Raynor (Nottingham) om *Epidemiology* bland annat Panums banbrytande forskning på Färöarna 1847; samt Graeme Robertson, som startade Global Islands Network (<http://www.globalislands.net/>), om

Islands Studies Resources dvs var man hittar litteratur, nätverk och forskning om öar. Hans bidrag kan sägas vara detsamma som jag gör här fastän långt mer uttömmande.

Läs Stephen Royles *A Geography of Islands* från 2002. Den är som denna min bok, men utan bilder och mycket mer väldisponerad.

Läs också Grant McCalls artikel *Nissology: A Proposal for Consideration* som publicerades i *Journal of the Pacific Society* 1994. Grant McCall leder till helt nyligen International Small Islands Studies Association <http://isisa.maui.hawaii.edu/index.php> som är en ideell och oberoende organisation som studerar små öar och uppmuntrar fri vetenskaplig diskussion om ö-frågor såsom litenhet, öars karaktär, beroenden, hållbarhet, miljö och levnadsförhållanden. Nu har Godfrey Baldacchino tagit över ordförandeskapet i ISISA.

Att ha dem i bokhyllan är som att ha ett helt ö-konst-museum hemma. Jag kan gå in i Källgård/Haswell-Smith-salen med dess kärleksfullt noggranna impressioner av enskilda öar, som en sal full med Manet och Monet och fortsätta in bland Stephen Royles stilsamt systematiska Gainsbourough-målningar. Jag kan gå till Grant McCall-hörnet som får mig att tänka på Gaugins avlägsna öar, jag kan fortsätta in i Baldacchino-samlingarnas smarta och humoristiska utredningar av olika ö-teman, precisa, listiga och välgjorda som Paul Klees akvareller och teckningar och besöka Spilanis-samlingens temperamentsfulla sys-



Typologi över europeiska öar utvecklad av Ioannis Spilanis och mig under Espon-projektet EUROISLANDS. Det visar öarna ordnade efter landytans storlek på den ena axeln och efter BNP/capita på den andra axeln (Atlas of the Islands, s 21).

temangrepp à la Picasso. Jag ser dem som konstnärer som var och en färgar ö-vetandet med sina olika angreppssätt och temperament.

Om du vill veta vad jag har läst

Arbeitsgruppe prof Ritter, Universität Hamburg: *Fußball-druck Helgoland* (1997)

Armstrong, Harvey, Ballas, Dimitri and Staines, Adreene: *A Comparative Analysis of the Economic Performance of Greek and British Small islands*, University of Sheffield (2006)

Armstrong, Harvey et al: *The European Regional Development Fund and Island Regions: An Evaluation of the 2000-06 and 2007-13 Programs*, Island Studies Journal (2012)

Association Les Îles du Ponant: *Faits et chiffres* (2007)

Association Les Îles du Ponant: *Les Îles du Ponant, l'Essentiel* (2011) <http://www.iles-du-ponant.com/upload/document/l-essentiel-des-iles-du-ponant-132.pdf>

Baldacchino, Godfrey et al: *A World of Islands: An Island Studies Reader*, Malta & Canada, Agenda Academic & Institute of Island Studies (2007)

Baldacchino, Godfrey: *Bridging islands: the impact of fixed links*, Acorn Press, (2007)

Baldacchino, Godfrey and Pleijel, Christian: *Development and the Cohesion Policy: A Case Study of Kökar, Åland Islands*, Island Studies Journal (2010)

Barthon, Céline: *Bridge Impacts on Islands off the West Coast of France*, Islands Studies Journal (2011)

Bertram, Geoff: *The MIRAB Model in the 21st Century*, (2004)

Colas, Sébastien, Commissariat Général du Développement Durable: *Atlas des îles de l'Atlantique* (2009) <http://www.iles-du-ponant.com/upload/document/atlas-des-iles-de-l-atlantique-72.pdf>

Dassis, George, Della Croce, Luigi and Vassilaras, Nicolaos: *Disadvantaged Island Regions*, European Communities Economy and Social Committee (1988)

De Bono, Edward: *Six Thinking Hats* (21986)

DHC: *Evaluation of the Economical and Social Impacts of the Skye Bridge* (2007)

Dijkstra, Lewis and Poelman, Hugo, EUROSTAT: *Portrait of the Islands*, European Commission (1994)

Dijkstra, Lewis and Poelman, Hugo: *Regional Typologies: a Compilation*, European Union Region Policy (2011)

van der Duim, René and Lengkeek, Jaap: *All Percading Island Tourism: the Case of Texel, the Netherlands*, Chapter 11, pages 261-279, in Contest the Foreshore: Tourism, Society and Politics on the Coast (2004)

Ecological Footprints of Islands <http://www.islands-footprint.com/>

Edman, Stefan: *Kosterhavet, Sveriges första nationalpark under ytan*, Gullers (2009)

ESIN: *Meeting the Challenges of Small Islands*, Interreg IIIC Project Report (2007)

Eurisles: *Off the Coast of Europe. European Construction and the Problems of the Islands*, CPRM 2002

European Commission, Committee of the Regions: *Opinion on the problems of island regions in the European Union in the context of enlargement* (2002)

European Commission: *Green Paper on Turning Territorial Diversity Into Strength* (2008)

GEOSPECS: *European Perspective on Specific Types of Territories*, Applied Research 2013/1/12, Inception Report (2010)

Gillespie, Rosemary and D. A. Clague: *Encyclopedia of Islands*, University of California Press (2009)

Global Islands Network <http://www.globalislands.net/>

Gomez, Esther Salguero: *The Balearic Eco-Tax: An Evaluation of the Effects of Tourist Taxation on the German Market*, Bournemouth University (2002)

Gomez, Huxley, Anthony, Julian: *Standard Encyclopedia of the World's Oceans and Islands* (1962)

Haswell-Smith, Hamish: *The Scottish Islands*, (2004)

Hache, Jean-Didier: *Integrating the EU islands in the motorways of the sea* (2009)

Hellsten, Sofia: *Vindmölla ska ge ljus och värme på Keistiö*, Åbo Underrättelser (30 november 2013)

Hermes, Michael: *Flaggenwechsel auf Helgoland*, (2002)

Huhta, Hanna-Kaisa, Rytkönen, Jorma and Sassi, Jukka: *Estimated nutrient load from waste waters originating from ships in the Baltic Sea area*, VTT (2007)

International Small Islands Studies Association (ISISA) www.geol.utas.edu.au/isisa

Irving, Robert and Webster, Chris J: *Island Studies: Fifty Years of the Lundy Field Society*, Lundy Field Society (1997)

The Island Committee, Ministry of the Interior: *Finland, The Land of Islands and Waters* (2007)

The Island Directory: *Island by Population Density and Explanation of Island Indicators* UNEP Islands web site <http://islands.unep.ch>

Johansson, Ulf: *Öland – en kommun?*, Sweco Eurofutures (2008)

Kelman, Ilan, Lorenz, Aaron and Mezzana, Daniela: *Islands and islandness in Rock Music Lyrics*, Island Studies Journal (2012)

Kizos, Thanasis, Spilanis, Ioannis och Koulouri, Maria: *The Aegean Islands: Paradise Lost?* (2007)

Kizos, Thanasis och Vakoufaris, Hristos: *Valorisation of a local asset: The case of olive oil on Lesbos, Greece* (2011)

Klep, Guido: *Tourism Island in Transition – The Case of the Dutch Island Texel* (2013)

Kolbert, E: *The island in the wind, a Danish island Community's victory over carbon emissions*, New Yorker 2008

Källgård, Anders: *Danmarks, Färöarnas och Grönlands öar* (2009)

Källgård, Anders: *Sveriges öar* (2013)

Källgård, Anders: *Öar* (2004)

Lewis, James: *European Islands, Permanently populated Regions, Territories, Provinces, Colonies & Dependencies* (2008)

McCall, Grant: *Nissology: A Proposal for Consideration*, Journal of The Pacific Society, October 1994

Monfort, P: *Territories with specific geographical features*, Working Paper 02/2009, DG REGIO (2009)

Mull and Iona Community Trust: *Ross of Mull & Iona Community Plan* (2011)

Nyman, Elisabeth: *The Island as Container: Islands, Archipelagos, and Player Movement in Video Games*, Island Studies Journal, Vol. 8, No. 2, 2013, pp. 269-284 (2013)

The Ocean Conservancy: *Cruise Control, A Report on How Cruise Ships Affect the Marine Environment*, Washington (2002)

Peron, Françoise: *Fonctions sociales et dimensions subjectives des espaces insulaires (à partir de l'exemple des îles du Ponant)*, Annales de Géographie, 2010

Planistat Europe and Bradley Dunbar Ass: *Study on the islands and outermost regions / Analyse des régions insulaires et des régions ultrapériphériques de l'Union européenne*, the European Commission DG REGIO (2003)

The Promise project: *Promoting best practices to support energy efficient consumer behaviour on European islands*, IEE (2011)

Rosenberg, Rutger: *Havets liv och miljö* (1982)

Royle, Stephen A: *A Geography of Islands* (2001)

Royle S, Robinson J and Smith B L: *Fixed Link in the Western Isles: The Barra-Watersay Causeway*, Scottish Geographical Magazine vol 81 1996

RPS Planning and Environment: *West Cork Islands Integrated Development Strategy* (2010)

Sammenslutningen af Danske Småøer: *Småøernes Idékatalog* (2007)

Santini, Fabien; Guri, Fatmir; Aubard, Audrey; Psaltopoulos, Demeris; Read, Robert and Gomez y Paloma, Sergio: *EU Island Farming and the Labeling of its Products* (2013)

Schröder, Rob and Bouwma, Irene: *The role of the government in island issues*, Wageningen 2006

Spilanis, Ioannis et al: *Accessibility of Peripheral Regions: Evidence from Aegean Islands (Greece)*, Island Studies Journal, Vol. 7, No. 2, 2012, pp. 199-214 (2012)

Spilanis, Ioannis et al: *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy* (EUROISLANDS), ESPON Targeted Analysis (2011)

Suárez de Vivero, Juan Luis and Rodríguez, Mateos, Juan Carlos: *Atlas of the European Seas and Islands*, Marine Jurisdictions, Sea uses and Governance (2007)

Sibenik City Council: *Urbanistički plan uređenja Zlarina* (2009)

Stensson, Jimmy: *Systemanalys av avfallshantering i glesbygd och på öar*, SLU (2009)

Säll, Tereze och Norberg, Tomas: *Skärgårdsfakta*, Grafiska kartor (2014)

Taylor, Richard: *How To Read A Church* (12003)

Trafikverket: *Förstudie fast förbindelse Fårö* (2013)

Warren, James and Enoch, Marcus: *Island Transport, Car Ownership and Use: A Focus on Practices in Cuba, Malta, Mauritius and Singapore*, Island Studies Journal, Vol. 5, No. 2, 2010, pp. 193-216 (2010)

I keep six honest serving-men
(They taught me all I knew).
Their names are What and Why and When
and How and Where and Who.

I send them over land and sea,
I send them East and West;
But after they have worked for me,
I give them all a rest.

Rudyard Kipling



Jag bor på en liten ö i Östersjön, stor som Manhattan men med 250 invånare. Att resa från ön till fastlandet – över Hudson-floden, så att säga – tar två och en halv timme. För mig är inte detta ett problem, men när det kommer till boskap, skolor, barn, sopor och läkare blir transporten mer komplicerad och energikrävande.

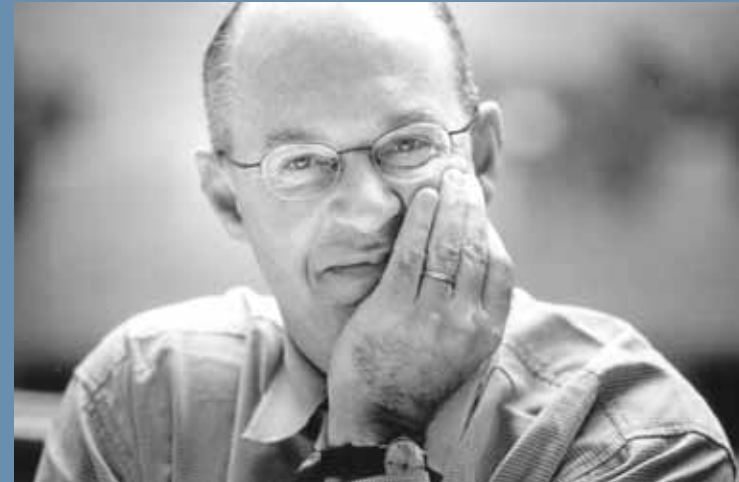
Jag har varit officer i Försvarmakten, en seriell entreprenör som har grundat sju företag och varit VD för några, regeringstjänsteman och kommunalråd. Jag skriver en månatlig ledarkolumn i min lokala tidning, jag odlar min egen potatis och jag har min arbetsplats där jag råkar vara, vilket ofta är på en ö.

Jag arbetar åt kommuner, län, regionförbund och regeringar inom frågor som rör långsiktig planering av transportsystem, energi, avfall och miljöfrågor på små europeiska öar.

Jag tänker ofta i bilder och ser min bok som en karta. Jag är en upptäcktsresande som gör en resa i ö-landskapet, med hjälp av sex olika förhållningssätt.

Jag är en praktiker, inte en vetenskapsman, journalist eller professionell fotograf. Jag är en öbo som vill att öar ska utvecklas till sin fulla potential inom naturliga gränser. Jag vill att öbor ska använda sina kunskaper, sin kreativitet och sin rätt att forma sin framtid.

Ta min karta, dina hattar och följ med mig till några av de 2.415 små öarna i Europa. Tillåt mig att guida dig på en resa som är saklig, positiv, pessimistisk, kärleksfull, kreativ och strukturerad.



Christian Pleijel
christian@pleijel.ax
Tel +46-70-284 77 97