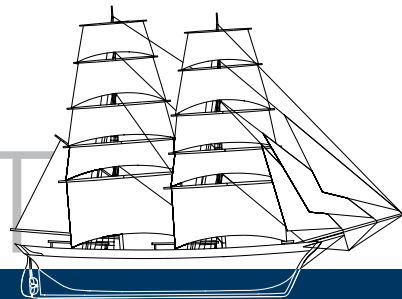


BRIGGEN TRE KRONOR BLADET

NUMMER 2 • SOMMAREN 2019



Seglingar i sommar

Skärgårdsturnén

**Gladan och Falken
i Marstrand 1919**

**Briggar i världen
– Beaver på tebjudning**

**Wille Barkman:
Jag fastnade direkt!**

Föreningens årsmöte



*Tre Kronor af Stockholm med
ledsegel, Östersjön 24 juli 2017.*

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Sommarsäsongen är här!

Full aktivitet efter vintervilan under vårrustning av Briggen. Samtidigt rustas också bolaget under den pågående rekonstruktionen som är förlängd till den sista juli och som vi hoppas blir lika lyckosam i sitt uppstädade skick som vårt fartyg.

Arbeter i föreningen under våren har handlat mycket om att stötta i den nuvarande situationen och också bereda god väg för kommande aktiviteter som **Expedition Rädda Östersjön** – ett projekt och verksamhetsinriktning

som kommer vara viktigt för vår fortsatta väg framåt mot en långsiktigt hållbar framtid på alla sätt och vis.

Under våren har också än mer färdigställts i vårt "verkstadsmötesrum" och till hösten hoppas vi ha det fixat precis så som vi vill ha det. För den med gott minne så kanske ni kommer ihåg att vi utlyste en tävling om att döpa rummet för att slippa säga "mötesrummet bredvid riggverkstaden". Några bidrag kom in och segrande ur det hela gick "**Östersjörummet**" – ett förslag från Christer Colliander. Tack för det, ett block får du i namnpresent nästa gång vi ses!

Nu ser vi fram emot en härlig seglingssommar med bland annat besök i Almedalen för tionde året i rad, olika lunch-, middags-, kvälls- och

familjeseglingar i hela juni och juli – passa på att ta med familjen, vänner eller ge bort en unik upplevelse i present till någon som älskar hav, natur, god mat och härligt sjömannaskap.

Under ÅF in-shore race finns också vår Öppet Skepp-grupp på plats på Kastellholmen och ger information om *Tre Kronor af Stockholm*, säljer kaffe och annat smaskigt till utsikten över ett seglande sommar-Stockholm.

Jag önskar er en fantastisk sommar!

Josefin, ordförande Föreningen Briggen Tre Kronor

josefin.sollander@briggentrekronor.se

foreningen@briggentrekronor.se



BRIGGEN TRE KRONOR

CITERA OSS GÄRNA MEN ANGE KÄLLAN! COPYRIGHT RESPEKTIVE SKRIBENTER OCH FOTOGRAFER. TEXT- OCH BILDMATERIAL ÄR TILLHANDAHÅLLNA IDEELLT. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN ATT REFUSERA ELLER REDIGERA I TEXTBIDRAG. BRIGGENBLADET PRODUCERAS MED MILJÖVÄNLIGAST TÄNKBARA TEKNIK. TRYCKERIET ÄR SVANENMÄRKT OCH FSC-CERTIFIERAT (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL). ISSN 2002-3502

BRIGGENBLADET GES UT AV FÖRENINGEN BRIGGEN TRE KRONOR

• ANSVARIG UTGIVARE OCH REDAKTÖR PER BJÖRKDAHL • E-POST: bladet@briggentrekronor.se
• WWW.BRIGGENTREKRONOR.SE • MEDLEMSKONTAKT: foreningen@briggentrekronor.se • 08-545 024 10
• ÖRLOGSVÄGEN 11 • KASTELLHOLMEN • 111 49 STOCKHOLM • TRYCK ÅTTA.45 TRYCKERI AB



Rekonstruktionstiden förlängd

Briggen Tre Kronor AB är under företagsrekonstruktion sedan den 30 januari 2019 efter beslut från Stockholms tingsrätt. Anledningen till rekonstruktionen var att en av de större långivarna sade upp, med omedelbar verkan, sitt lån på drygt sex miljoner kronor.

Tingsrätten har därefter beslutat om att förlänga rekonstruktionen fram till och med den 31 juli 2019. Styrelsens målsättning är dock att rekonstruktionen ska vara avslutad innan dess.

Att driva verksamheten under företagsrekonstruktionen är utmanande och finansieras genom olika intressenters kapitaltillskott. Många bidrar också med engagemang och arbete. Under maj har de publika seglingarna kommit igång och bolaget tillförs viktiga intäkter som får användas under rekonstruktionen.

För att tillföra nya rörelseintäkter efter rekonstruktionen, pågår ett arbete med att söka nya samarbetspartners till det nya hållbarhetsprojektet "Expedition Rädda Östersjön". Avsikten är att dessa partners skall vara beredda att teckna bindande samarbetsavtal när rekonstruktionen är avslutad. Expeditionen har rönt ett stort intresse. En avsiktsförklaring har tecknats med staden Rostock om ett samarbete och diskussioner pågår även med andra städer runt Östersjön.

Styrelsen har, i samråd med rekonstruktören och efter kontakter med en del av borgenärerna, analyserat olika åtgärder som krävs för att bolaget skall kunna slutföra en framgångsrik företagsrekonstruktion. Slutsatsen av analysen är att det bästa alternativet för både bolaget och fordringsägarna, är en frivillig uppgörelse utan offentligt ackord, även kallad "underhandsackord" enligt följande:

- En frivillig uppgörelse innebär ett snabbare avslut på rekonstruktionen, vilket är nödvändigt för att kunna teckna nya kundavtal. Ett underhandsackord kräver emellertid att samtliga berörda fordringsägare accepterar ackordserbjudandet
- Den frivilliga uppgörelsen innebär bland annat att bolaget erbjuder nya aktier, i en nyemission till fördelaktiga villkor så snabbt som möjligt, mot kvittning av minst 75 % av fordringsbeloppet. Det resterande fordringsbeloppet 25 % amorteras enligt överenskomna villkor under två år.
- En annan avgörande faktor som stödjer förslaget om frivillig uppgörelse, är att även huvuddelen av de prioriterade fordringsägare som idag har fartygsinteckningar, i själva verket är "oprioriterade" och med största sannolikhet ej kommer att kunna få någon återbetalning vid en försäljning av fartyget i samband med en eventuell konkurs.
- Under maj månad har samtliga 80-talet oprioriterade fordringsägare inkl leverantörer fått ett erbjudande om frivillig uppgörelse enligt ovan.

För närvarande pågår ett mödosamt och tidskrävande arbete med insamling och uppföljning av dessa utskick. Parallellt pågår arbete med att tillsammans med rekonstruktören finna individuella lösningar med de tre bankerna och Almi.

Den ovan föreslagna uppgörelsen innebär även att bolagets balansräkning kommer att förstärkas betydligt. Detta tillsammans med ökade intäkter från det nya projektet "Expedition Rädda Östersjön" har möjlighet att lägga en stabil grund för en lönsam verksamhet kommande år.

Styrelsen i Briggen Tre Kronor AB

Sommarseglingar

Juli

10-18 juli. Lunch- och kvällskryssningar från Kastellholmen. Medlemspriser:

Lunchkryssning: 750 kr. Kvällskryssning: 850 kr.

19 juli. Heldagssegling från Kastellholmen till Stavsnäs. Medlemspris: 1 300 kr.

20 och 21 juli. Skärgårdssegling från Stavsnäs. Sju timmar. Medlemspris: 1 300 kr.

22 juli. Skärgårdssegling från Stavsnäs till Vaxholm. Sex timmar. Medlemspris: 1 000 kr.

Augusti

Dagliga lunch- och kvällskryssningar t o m lördag 10 augusti. Heldagsseglingar på söndagar.

September

Temaseglingar: **Fyr safari från Nynäshamn, Jubileumssegling för Katarina Jagellonica och Örn och sälsafari.**

Se mer info under "Våra seglingar" på hemsidan www.briggentrekronor.se

För att få aktuell information kan du skicka din e-postadress till info@briggentrekronor.se. Följ oss också på Facebook och Instagram där vi berättar om nya seglingar.



Katarina Jagellonica

I år är det 450 år sedan den polska prinsessan Katarina Jagellonica kröntes som drottning i Sverige. Detta firar vi med två seglingar där vår ciceron **Victoria Enevall** kommer att berätta om Katarinas resor runt Östersjön och vilken påverkan hon hade på utvecklingen för Sverige. **Datum:** 7 september kl 16-20. 8 september kl 10-14. **Pris:** 995 kr. Medlemmar 750 kr.

Fyr safari

Tillsammans med den oerhört kunige skärgårdsguiden och tillsynsmannen **Jan Olsén** ger vi oss ut från Nynäshamn med sikte på Landsort och fyrarna därkring. Under seglingen berättar Jan om de olika fyrplatserna, om människorna som verkat där och dramatiska händelser ur historien. Samtidigt håller vi ögonen öppna efter örn och säl.

Datum: 21 och 22 september kl 10-18.

Pris: 1650 kr. Medlemmar 1 400 kr.



FOTO: ANTON STENROS



FOTO: SKÄRGÅRDSFOTO

Skärgårdsturnén 2019

Briggen Tre Kronor seglar även i år med **Skärgårdsturnén**. Mitt i högsommaren besöker vi ett antal platser i skärgården med härlig musik. Årets artister är: **Ebbot Lundberg, Viktoria Tolstoy, Peter Carlsson och Tina Ahlin** plus band.

Turnéplan: 22 juli Tyresö slott, 23 juli Österskärns Havsbad, 24 juli Fyrskepsudden, Öregrund, 26 juli Furusunds Vårdshus, Furusund, 27 juli Kärleksudden, Norrtälje, 28 juli Redutten, Rindö och 29 juli Malma Gård, Värmdö. Biljetter: www.ticketmaster.se ■

Gladan och Falken i Marstrand 1919

"I ett sommarljust Marstrand 1919 målar den danske marinmålaren Christian Mølsted skeppsgossebriggarna *Falken* och *Gladan* som lagt sig vid Marstrands hamn, med Carlstens fästning i bakgrunden. Hela målningen badar i ett spektakulärt ljus och andas sommarens fräschör och friskhet, med en lagom dos av saltmättad sjöromantik."

Så lyder Stockholms Auktionsverks beskrivning till ett av verken i vårens "klassiska auktion". Konstverket är som ingressen beskriver verkligen en vacker och romantisk bild från en epok som snart skulle försvinna.

Det stannar inte där. Bilden är även en ögonblicksdokumentation på samma sätt som en fotografisk bild. För den som är intresserad av segelfartyg, och då särskilt vår "egen" brigg *Tre Kronor af Stockholm*, ger bildens detaljrikedom en mängd olika perspektiv vilka är värda att belysa.

"Förlagan"

Fartyget i förgrunden är skeppsgossebriggen HMS *Falken* som byggdes helt i trä år 1877 och som seglade ända fram till 1939. Vi återkommer till den.

Fartyget i bakgrunden till vänster är HMS *Gladan*, sjösatt 1857. *Gladan* seglade fram till 1924 då hon utrangerades och användes som omklädningslokal för varvsarbetare i Karlskrona. År 1942 sjönk fartyget, varefter hon sprängdes av dykare och högs upp.

Det sägs ofta att *Gladan* är förlagan till *Tre Kronor af Stockholm* men det är bara delvis sant. När initiativtagarna till "Stockholmsbriggen" bestämt sig för att bygga just en brigg sökte man i Krigsarkivet bland olika ritningar. Det visade sig då att just *Gladans* linjeritningar var så kompletta och lämpliga att de kunde användas som underlag för digitala ritningar i CAD. På Mølstedts bild känner vi direkt igen *Gladans* akterskepp

med den typiska akterspegeln. I övrigt är det inte mycket som liknar vår nutida brigg.

Riggen

Om vi går tillbaka till *Falken*, som ligger med seglen gigade för att de ska torka, kan vi tydligare se en stor mängd detaljer.

För det första har varje mast tre rår till skillnad från *Tre Kronors* fem; underrår (fock och stor), märs och bram. De stora märsseglen var tunga att hantera och krävde därmed större bemanning vilket i handelsflottan blev olönsamt, därmed delades de under andra halvan av 1800-talet upp i över- och undermärsar (på större fartyg delades även bramseglen). Skeppsgossebriggarna däremot var ju utbildningsfartyg och skulle utbilda så mycket manskap som möjligt, *Gladan* hade 77 mans besättning.

En annan ålderdomlig detalj är vantens infästning i skrovet med "röst", en utbyggnad utanför skrovet – vilken vi även kan se på *Vasa* från 1628. Skeppsgossebriggarna, liksom alla dåtida äldre fartyg, seglade helt utan motor, varför förtöjning till kaj var mycket ovanligt. Med *Tre Kronor* är det tvärtom och då skulle röst ställa till rätt mycket besvär vid kaj.

På ovansidan av under- och märsrårna på båda masterna kan vi se tunna spiror sticka ut. Det är ledsegelbommar. På *Tre Kronor* har vi endast sådana på fockråret och där på undersidan av råret.

Båtar, lejare och skeppsgossar

Den stora mängden båtar som behövdes för kontakt med land och andra fartyg hängde på dävertar både i aktern, som på *Tre Kronor*, och på båda låringarna. Mindre båtar kunde även travas på däck. En smart förtöjningsplats var då under vaterbommarna, dessa var även skotpunkter för de enorma ledseglen. Man kan tydligt se att vaterbommen har en fotpert och en liten hängande replejdare så man efter förtöjning enkelt kan ta sig ombord på fartyget. En annan smart lejare är den man kan se mellan rösten – en sån borde vi ha – den är mycket stadigare än en lotslejare och enklare att hantera än en fallrepstrappa.

Besättnings"männen" i vita uniformer och blå rundmössa är skeppsgossar, vid den här tiden mellan 15 och 18 år. Skeppsgossekåren existerade mellan 1685 och 1939, med uppgift att "värva, fostra och utbilda unga pojkar i sjömanskap". När en skeppsgosse hade blivit 18 år blev han så kallad karlskriven, vilket innebar att han lämnade skeppsgossekåren och blev matros i örlogsflottan och kontraktsbunden på sex år. ■

/PER BJÖRKDAHL

Bildtext till
Stockholms Auktionsverk,
Klassiska auktion den
12 juni, kl 13, 2019

Christian Mølsted
Danmark 1862-1930
Den svenska marinens
lärlingsskepp *Falken*
och *Gladan* i hamnen
vid Marstrand
Signerad och daterad
Chr. Mølsted -19.
Olja på duk,
117 x 102,5 cm

Påskrift på spännramen
"De svenske laeringe skibe
Falken og *Gladan* i
Havnen ved Marstrand"

Konstverket klubbades
den 12 juni för
380 000 kronor.

HMS *Falken*, 1877-
1939 och HMS *Gladan*,
1857-1924 är på bilden
vitmålade sedan tiden
runt förra sekelskiftet.

De liksom briggarna
HMS *Snappöpp*, 1860-?
och HMS *Skirner*, 1867-?
var tidigare portmålade
enligt engelskt manér, det
vill säga svarta med ett vitt
band avbrutet av svarta
imiterade kanonportar.
Fartygen var ju krigsfar-
tyg vilket skulle synas och
de hade även inledningsvis
lite bestyckning. *Gladan*
hade två mindre kanoner.
Runt sekelskiftet tillkom
även de små fullriggarna
HMS *Najaden* 1897-
1938 och HMS *Jarramas*
1909-1942, även dessa
kallades skeppsgossebrigg.
Under nio år seglade även
HMS *af Chapman*, 1923-
1934 tidvis med skepps-
gossar. De tre senare farty-
gen var alltid vitmålade.

OM KONSTNÄREN

Christian Mølsted, föddes 1862 i Dragør, Danmarks på den tiden tredje största sjöfartsstad. Familjen var fiskare och större delen av stadens innevånare var sjöfolk. Christians far ville att sonen så småningom skulle ta över fiskebåten, men den unge Christian fann en vänskap med den mycket äldre lotsen och grannen Strömberg, vilken på sin fritid målade skeppsporträtt. Inspirerad av honom ville Mølsted hellre bli tecknare. Med finansiellt stöd från en släkting studerade Mølsted i Köpenhamn vid Det tekniske Selskabs Skole där han tog examen 1879. Efter skolan fick han chansen att medfölja fregatten *Jyllands* expedition till bland annat England, Madeira och Ryssland under tre sommarmånader. 1880 inledde han fyra års studier på Konstakademien i Köpenhamn. Därefter följde en mycket framgångsrik karriär som klassisk marinmålare i den konservativa stilen. Mølsted blev känd främst för sina många detaljerade och patriotiska bataljmålningar. Han avled 1930 i Dragør där hans ateljé senare blev museum.





Beaver

– briggen som deltog
i världshistoriens mest
kända tebjudning

Briggen Beaver utanför Boston Tea Party Museum. Förklaringen till den gula färgen ska vara att pirater i första hand valde fartyg som blivit svarta efter många års tjärstrykningar, eftersom de uppfattades som mer långsamseglande och var mer lockande som ett tänkbart byte.



Det hade legat oro i luften i Boston hela morgonen den 16 december 1773. Tidigt på eftermiddagen hördes högljudda protester från minst femtusen stadsbor som samlats för att uttrycka sitt missnöje mot lagar stiftade av parlamentet i London. Den kalla vinterluften bar slagorden och stridsropen en halv kilometer ner till hamnen. Vid en pir låg briggen *Beaver* och de fullriggade skeppen *Eleanor* och *Dartmouth*. Under flera dagar hade fartygen väntat på att bli bordade av tulltjänstemän och engelska soldater, som var utskickade för att se till att avgifterna betalades för det te som fanns ombord. Det som kapten Hezekiah Coffin på *Beaver* och de övriga sjömännen fick vara med om under de närmaste timmarna var något helt annat, som ingen av dem räknat med att få uppleva.

I Old South Meeting House, där stadsborna samlats hördes plötsligt rop som "Boston harbour will be a tea-pot tonight" och "the Mohawks have come". De upprörda rösterna dämpades då folkmassan förflyttade sig från mötesplatsen ner till Griffin's Wharf där de tre fartygen med last av te låg och väntade på ett ovisst öde. Det som nu skedde föregick under närmast total tystnad från de som stod på kajen och höll vakt, eller bara tittade på det dramatiska skådespelet. Mellan 50 och 100 män fördelades på de tre fartygen. Många av dem var insvepta i filter och krigsmålade som mohawkindianer. Andra hade smört in sina ansikten i sot eller maskerat sig på andra sätt. Besättningarna uppmanades att hålla sig lugna och försäkrades att enbart det te som fanns i lastrummen skulle förstöras. Under tre eller fyra timmar öppnades lastluckor och sammanlagt 324 lårar med te togs upp på däck, där de bröts sönder och kastades i sjön. Gnisslande från

taljor, ljud av yxhugg och ibland order på ett påhittat indianspråk var det enda som hördes. I den mån tullare eller engelsmän fanns i närheten förhöll de sig helt passiva. Den enda som skadades var en irländare, Charles Conner, som försökte fylla sina fickor med te för egen räkning. Han misshandlades av några av de "mohawker" som deltog i aktionen. Att stjäla för egen vinning accepterades inte. Det viktiga var det politiska budskapet: protesten mot engelsmännens tull på te.

En kontinent befolkas

För 16 000 år sedan lyckades människor för första gången gå över nuvarande Berings sund. Det var istid och havsytan var ett par hundra meter lägre än idag. Amerika blev den sista av de idag bebodda kontinenterna som befolkades. Under mer än 15 000 år utvecklades sedan en rad olika språk, kulturer och religioner. Jakt, fiske, jordbruk,



gruvdrift och olika typer av hantverk blomstrade. I Amerikas största stad, aztekernas Tenochtitlán, bodde i början av 1500-talet fler än 200 000 personer, ett befolkningsantal som inte många europeiska städer nådde upp till. Naturligtvis förekom både sjukdomar, krig och andra katastrofer även under denna tid, men ingenting kom i närheten av de katastrofer som följde i de europeiska kolonisatörernas fotspår.

Européerna förändrar allt

En kortvarig vikingabosättning i nordligaste delen av Newfoundland ledde inte till några bestående förändringar för Amerikas urbefolkning. Helt annorlunda blev det efter 1492 då Columbus gjorde den första av fyra resor till Karibien och Mellanamerika. Så tidigt som 1502 seglade också en flotta med 30 fartyg och 2 500 spanska kolonisatörer till ön Hispaniola. I deras fotspår följde övergrepp som massakrer, slaveri och våldtäkter. Spjut och pilbågar kunde inte försvara indianerna mot musköter och kanoner. Sjukdomar som smittkoppor, mässling, influensa och tuber-

BRIGGAR I VÄRLDEN

HANS GUNNAR ØVERENG

kulos orsakade ännu mer död än kulor och krut. Efter spanjorerna kom portugiser, holländare och engelsmän. Dessa ovälkomna inkräktare ägnade sig, i varierande grad, åt samma vidrigheter som spanjorerna, men det fanns undantag. Frankrike började bygga kolonier i nuvarande Kanada redan i mitten av 1500-talet. Tvåhundra år senare kontrollerade de hela området från Labrador ner till St Lawrencefloden, de stora sjöarna och hela området runt Mississippifloden och Louisiana. Fransmännen hade lätt för att skapa allianser med de olika indianfolken, men det ledde till att dessa ofta blev indragna i strider med Frankrikes fiender.

Ett sjuårigt världskrig kostar en hel del pengar

Konflikterna mellan stormakterna ledde till krig. Det började med skärmytslingar mellan Storbritannien och Frankrike vid små gränsposteringar i västra delen av nuvarande Pennsylvania. Fler och fler stater drogs in i det som ibland kallats det allra första världskriget. Sju år senare hade engelsmännen erövrat nästan allt franskt territorium i Nordamerika, Senegal i Afrika och de franska handelsstationerna i Indien. Flera hundratusen miste livet och britterna drabbades även av Europas högsta skatter. I London föreslogs att invånarna i de amerikanska kolonierna skulle bidra till att bekosta krigsskulder och att avlöna de trupper som försvarade deras territorium. Tidigare försök att beskatta olika varor hade enbart lett till fiffl och smuggling, men år 1764-65 kom ändå lagar om sockerskatt och olika stämpelavgifter. De väckte så stort motstånd att de snabbt drogs tillbaka, men engelsmännen gav inte upp så lätt. Ett par år senare infördes i stället skatter på glas, blymönja, papper och te. Den här gången blev de amerikanska reaktionerna ännu kraftigare.

Engelsmännen enar de splittrade kolonierna

Som många av oss säkert vet finns det nästan ingenting som skapar en sådan gemenskap på en arbetsplats som en riktigt dålig chef. Den rollen visade sig falla naturlig för Storbritannien. De tretton nordamerikanska kolonierna hade, vid tiden för sjuårskriget, stora problem med sina inbördes relationer. Olikheter i social struktur, ekonomi och synen på viktiga frågor, som slaveriet gjorde att de hade svårt att enas. Nu ändrades allt. Hotet från Frankrike var borta. Nu var det plötsligt de engelska trupperna som hindrade bönder och plantageägare att expandera västerut. Skatterna upplevdes som onödiga och orättvisa. Slagord som "No taxation without representation", bidrog till formandet av en ny, amerikansk, identitet. Representanter från alla kolonier samlades 1765 i New York i the "Stamp Act Congress". Försök gjordes att få engelsmännen att ändra sig. Många parlamentsledamö-



Boston var de tretton koloniernas största hamn fram till mitten av 1700-talet.

ter hyste sympati för amerikanerna. Den som hade minst förståelse var kungen, George III, som spelade en stor roll i den kommande separationen genom att vägra att ens ta del av amerikanernas protestskrivelser.

"Från Nya England höres sällan annat än missnöje"

Boston var New Englands största hamnstad, till mitten av 1700-talet. Här hade rikedomar byggts upp genom handel, rederiverksamhet och fiske, men också genom mer tvivelaktiga verksamheter, som kaperi, slavhandel och smuggling. Ofta var det samma personer som deltog i både legala och olagliga aktiviteter. Staden kom också, även i Sverige, att bli känd för sina olika missnöjesyttringar mot engelsmännen. De tog sig uttryck i fredliga aktioner, som bojkott av varor (mer än 100 år innan ordet bojkott uppfanns), men också i att tullare, skatteindrivare och till och med guvernören



Medlemmar av Sons of Liberty tvingar en tullare att dricka te, efter att först ha rullat honom i tjära och fjädrar. I bakgrunden syns Liberty Tree och ett fartyg som får sin last förstörd.



"The Boston Massacre" 1770 - En propagandabild som spreds i kolonierna där de engelska soldaterna utmålades som en exekutionspatrull, som sköt fredliga demonstranter.

hotades, eller fick sina hem vandaliserade. Misshagliga personer täcktes med tjära och fjädrar, misshandlades och hånades. Soldater trakasserades till och med av barn som gärna kastade lera eller snöbollar samtidigt som de skrek "lobsters" till de engelska "rödrockarna". Protesterna framstod ofta som spontana, men i bakgrunden fanns inflytelserika personer som, Samuel Adams och John Hancock samt gruppen "The Sons of Liberty", som hemliga organisatörer.

År 1770 lyckades en stor folkmassa provocera en liten grupp brittiska soldater att avfira sina musköter. Fem personer dog. Händelsen kom att kallas "The Boston Massacre", men den var så uppenbart framkallad av amerikanerna själva, att

Beaver, fortsättning...

alla protestyttringar mot engelsmännen helt kom av sig under de närmaste åren.

Tebjudningen som utlöste en revolution

På våren 1773 gjorde parlamentet i London ett nytt försök att försöka driva in skatter från de nordamerikanska kolonierna och samtidigt hjälpa det engelska ostindiska kompaniet (EIC) som var konkursfärdigt, men hade stora mängder osålt te magasinerat i London. Det bestämdes nu att EIC skulle få monopol på den amerikanska tehandeln. De skulle, även med skatten inräknad, kunna sälja teet till ett lägre pris än vad amerikanerna hittills betalat, genom att en rad mellanhänder försvann. De flitigaste te-drickarna, kvinnorna i Boston, tog nu initiativet till en förnyad bojkott. Det viktiga var att protestera mot att beslut som rörde amerikaner fattades utan deras medverkan.

De insomnade protesterna tog ny fart. När fartygen *Beaver*, *Eleanor* och *Dartmouth*, på kvällen den 16 december fick sina telaster förstörda stod flera tusen åskådare på kajerna. Ansiktena på de som vräkte telädorna i vattnet var täckta av sot eller målarfärg. Åren efteråt rådde en nästan fullständig tystnad från dem som var med. Historiker har fått lägga pussel för att avgöra vilka som verkligen deltog i det som först på 1820-talet kom att kallas "The Boston Tea Party". De som kastade teet i sjön hade yrken som sjöman, kapten, fiskare, båtbyggare, timmerman, blockmakare, smed, tunnbindare, repslagare, målare, varvschef, byggmästare, bryggare, bagare, vagnmakare, bonde, murare, snickare, järnhandlare, garvare, barberare, hattmakare, tapetserare, skomakare, silversmed, lärare, handlare, boktryckare, bokhandlare, ingenjör, läkare och kirurg. Många lärling-

Dansk 1900-talsskonert blir amerikansk 1700-talsbrigg

Det fartyg som idag finns kvar som endast delar av köl och spant på briggen *Beaver*, byggdes 1908 som skonerten *Æro* i Marstal, på ön Ærø, i Danmark. Den som tycker det är tråkigt att skonerten inte restaurerats till ursprungligt skick kan glädjas åt att vi i Solna har ett systerfartyg till *Æro*. Skonerten T/S *Constantia* är också byggd i Marstal 1908 och seglar ännu, pietetsfullt renoverad till ursprungligt skick.



FOTO: PER BJÖRKDAHL



En fantasifull skildring av en händelse som i verkligheten ägde rum en beckmörk decemberkväll, när det var så kallt att det flöt isflak i vattnet.

ar från flera olika skrån var också på plats. Det var verkligen representanter från de flesta av stadens verksamheter, som deltog i "The Destruction of the Tea in Boston Harbour", som händelsen först blev känd som.

Tebladen sprider sig på vattnet

På morgonen den 17 december vaknade många Bostonbor med en fyllda av triumf, andra med känslor av skam och oro. Te till ett värde av ungefär tio miljoner svenska kronor hade förstörts. Betydelsefulla personer som George Washington och Benjamin Franklin tog initialt avstånd från skadegörelsen. När berättelser om vad som hänt spreds till de övriga kolonierna genomfördes dock flera andra aktioner mot teimporten. Senare i december tvingade uppretade Philadelphia-bor fartyget *Polly* att återvända till England med sin last av 697 telårar. Nya aktioner genomfördes i Boston, där briggen *Williams* last förstördes. Samt i New York, Annapolis, York, Charleston och Yorktown. Trots detta massiva missnöje valde engelsmännen att se det hela som en isolerad händelse, som enbart handlade om Boston.

Boston får bära hela skulden

Under 1774 förklarades Bostons hamn i blockad och kolonin Massachusetts framtogs sina rättigheter. Andra åtgärder riktades mot alla de tretton kolonierna. En efter en slöt de upp bakom Boston, först genom att skicka livsmedel till staden, sedan genom att delta i upproret mot Storbritannien. Året efter utspelades strider i Lexington, Concord och Bunker Hill, helt nära Boston. Den 4 juli 1776 undertecknades "Declaration of



Minnesfrimärken från 1973, visar också en romantiserad bild, men med rätt tidpunkt på dygnet. Fartygen skulle kunna vara briggen *Beaver* närmast och skeppet *Eleanor* i bakgrunden.

Independence". Förste signatär var Bostonbon John Hancock. En annan Boston-bo, John Adams, blev 1789 det fria USA:s förste vicepresident och 1797 landets andre president. När engelsmännen stängde hamnen 1774 gjorde de ett stort misstag. Tebjudningen i Boston ledde till att de tretton kolonierna blev självständiga.

The Boston Tea Party är fortfarande omdebatterat

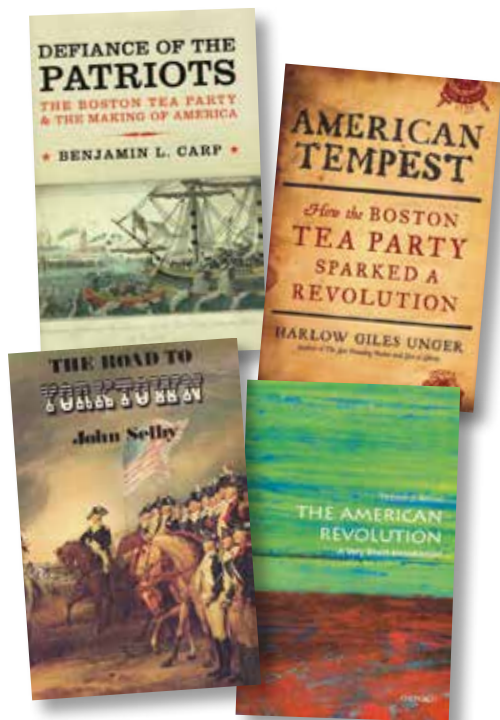
Vartefter åren gått har händelserna i Boston fått ett romantiskt skimmer över sig. Bilden av ädla vildar – mohawkindianer – som fulla av rättmätig vrede strödde te i vattnet är lätt att ta till sig. Vem har inte någon gång velat lösa ett problem på ett lika enkelt och tydligt sätt? Det blir mer problematiskt när rörelser som Ku Klux Klan försvarar sin rätt att maskera sig, eller sprida terror, med hänvisning till aktionen i Boston. Referenser till tebjudningen har dykt upp i samband med stora gatukravaller i det moderna USA,



där skyltfönster krossats och bilar stuckits i brand. På museet i Boston förklaras lite trött, att de inte har något som helst samarbete med den populistiska rörelsen Tea Party Movement.

Beaver och Eleanor ligger återigen vid Griffin's Wharf ...

Lagom till 200-årsjubileet av händelserna 1773 invigdes the Boston Tea Party Museum på samma plats, där de ursprungliga händel-



Efter snart 250 år har olika författare skildrat åsikter om händelserna i Boston på kvällen den 16 december 1773. Alla är dock eniga om att de hade en avgörande betydelse för de amerikanska koloniernas självständighetskamp.

serna ägde rum. Tyvärr brann museet ner 2001, men återuppstod 2012. Guider klädda i 1700-talskläder visar runt. Viktiga händelser presenteras i form av filmer eller hologram. Besökare får själva prova på att lyfta telådor och baxa dem över relingen på fartyg som byggts upp för att vara replikor av dem som deltog i de ursprungliga händelserna.

Den ansvarige för renoveringen av fartygen, skeppsbyggmästare Leon Poindexter, beskriver hur *Beaver* byggts om i omgångar för att mer och mer likna originalet, en valfångstbrigg från Nantucket. Inga ritningar eller avbildningar av de tre fartygen finns bevarade, men just när det gäller *Beaver* har det funnits tillgång till mer omfattande dokumentation rörande skeppet *Columbia*, som var ungefär lika stor som *Beaver* och byggdes på samma ställe, vid samma tid. Från allra första början var det fartyg som idag föreställer *Beaver*, en dansk skonert. Handelsskeppet *Eleanor* har byggts upp på delar av ett amerikanskt fiskerifartyg från 1930-talet. Båda fartygen ser idag ut som de byggts på 1700-talet, och tidsenliga arbetsmetoder och material har använts så långt som möjligt.

... och Dartmouth håller på att byggas

Det tredje fartyget håller på att byggas upp från grunden. *Dartmouth* var en fullriggad

valfångare, också från Nantucket, och kommer att bli en helt tidstrogen replika. Att två valfångare kom med last av te till Boston berodde helt enkelt att de först varit i London för att sälja valolja, efter att ha fångat kaskeloter i Sydatlanten.

Då museifartygen inte behöver ha maskinrum eller följa moderna säkerhetsregler, kan de visas som de ursprungligen bör ha sett ut. De som kommer ombord får uppleva kajutor, skansar och lastrum så nära originalet som möjligt. Förhoppningsvis skulle briggen *Beavers* ursprungsbesättning känna sig ganska väl hemmastadda, om de åter fick komma ombord - men de skulle nog vara rätt förvånade över att de händelser de var med om en decembernatt för nästan 250 år sedan fortfarande väcker så stor uppmärksamhet.

Många briggar med i kampen

En lång rad briggar deltog i och berördes på olika sätt av USA:s första tid som självständig nation. Några kopior seglar sedan länge. Andra projekt tycks ha stannat på ritbordet. Några av de som kommer att dyka upp i framtida Briggenblad är de amerikanska briggarna *Andrew Doria*, *Lady Washington* och *Niagara*. ■

/HANS GUNNAR ØVERENG

Hur spreds nyheten om händelserna i Boston till Sverige?

Sverige visade tidigt intresse för den nya världen. År 1638, mindre än 20 år efter att de engelska puritanerna ombord på *Mayflower* landat i Plymouth, Massachusetts startades kolonin Nya Sverige, i nuvarande Delaware. Den erövrades av holländarna år 1655 men svenskar fortsatte att vara bosatta i Nordamerika och handelskontakter utvecklades. Breven skickades med segelfartyg till Sverige och gav information som ibland publicerades i tidningar. Först med nyheterna var nystartade Götheborgs Allehanda, som mindre än två månader efter händelserna i Boston under rubriken Utrikes Tidningar kunde meddela att:

"Från Nya England höres sällan annat än missnöje. Ostindiska Compagniets Thee lofwat sig föga framgång åt denna kanten, om Westindiske Colonierne fortfara som de begynt att sätta sig emot införseln av Thee; orsaken hertil skal wara wisse dem, för dessa waror ålagde afgifter, 3:ne skepp kommo från London till Boston med en stor quantitet Thee, hwilket Folket kastade i sjön, sedan werkställigheten av deras begäran om skeppens återsändande blef försummad. Man väntar med begär att få se hwad steg hofwet och parlamentet i så beskaffade omständigheter skola taga."

Den 17 februari 1774 har nyheten nått Posttidningen, i Stockholm:

"Ifråån Boston berättas att vid pass 90 hushåll i hwilka man warit wan att ständigt dricka Thee, hafwa beqwämat sig efter deras öfrige landsmäns åstundan, at alldeles aflägga bruket af den wanan. Sista brefwen ifråån berörde Boston af d. 20 sist. Dec. innebålla, at sedan 3 skepp ditkommit ifråån London, hwilke ibland annat haft Thee ombord, hafwa inuånarne samlat sig och sökt förmå Tullbetjeningen att skicka detta Thee tillbaka til England; och då den ej welat beqwäma sig dertil, hafwa flere som Indianer förklädde personer inom 4 Timars förlopp kastat allt Theet, bestående i 342 Kistor i hafwet, utan at tillfoga Skeppen och den öfriga laddningen någon skada."

Sedan nyheten först presenterades har den aldrig varit helt aktuell. De som försökte lösa Dagens Nyheters söndagskorsord 5 maj i år ställdes inför följande utmaning:



Wille Barkman,
volontärjungman:

Jag fastnade direkt!

Vi träffar årets flitigaste jungman under påriggningen, Wilhelm "Wille" Barkman.

– Jag har varit med nästan alla dagar under påriggningen. Det är toppen, man får verkligen koll på riggen och så är man "uppvärmd" inför seglingarna, berättar Wille.

Första gången Wille seglade briggen var när han gick på Marina läroverket där han bland annat läste om vattenmiljö i en marinbiologiklass.

– Delar av vår klass och en parallellklass mönstrade på briggen i Rostock 2014. Det var jättekul, vi hann med så mycket under seglingen. Vi gjorde ett kort strandhugg på Bornholm och fortsatte mot Gdynia med ett nattstopp i den lilla fiskehamnen Hel. I Gdynia var det ett stort evenemang med segelfartyg och discokväll för ungdomar i besättningarna. Vi fick till och med en guidad tur till Sopot och Gdynia innan vi fortsatte hem mot Kalmar, berättar han.

Var det första gången du seglade fartyg?

– Vi var ganska väl förberedda. Vintern innan vi seglade med *Tre Kronor* var vi nere i Atlanten och seglade med Marina läroverkets skolfartyg *Älva*. Vi seglade en sväng mellan Grand Canaria och Teneriffa. Inför den turen fick vi också göra Basic Safety-utbildningen på Åland, fortsätter Wille.



Wille trea från vänster i undre raden. Besättningen har just fått en pokal i Gdynia efter sitt deltagande i Crew Parade – med vikingatema.

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Wille jobbar med underslagning av förundermärsen. Seglet bänds fast med sjömansgarn (råband) i främre jäckstaget.

FOTO: PER BJÖRKDAHL

– Efter briggen har jag även testat att segla en kortare tur med Svenska Kryssarklubbens fartyg *Gratia*.

Hur kan du vara med så många dagar med påriggningen?

– Jag har massor med komptid från jobbet. Jag jobbar sedan flera år i Försvarsmakten på Livgardet och den enhet som jag jobbar på – Livkompaniet – har väldigt varierade uppgifter. Vi ska bland annat skydda rikets ledning och den militära ledningen vilket innebär mycket övningar då jag är skyttesoldat. En stor del av året gör vi också så kallad statsceremoniell tjänst. Det är olika parader som vid Riksdagens högtidliga

Flaggbissning i parad-uniform på Stockholms slott.



FOTO: PRIVAT

öppnande och evenemang på slottet. Det vanligaste är högvakt på Stockholms slott.

– När jag snart har gått 75 högvaktsdygn och fått medalj för det ska jag söka mig vidare till Flottan och hoppas då få vara ännu mer till sjöss, säger Wille.

Vad gör du när du inte seglar med briggen eller är militär?

– Jag gillar att vara ute i naturen, så jakt och fiske är mina fritidsintressen. Senast var det fiske på vårgädda – det gick fint, avslutar Wille. ■

FOTO: PRIVAT



Nyfanad gädda för fem-sex år sedan.

/PER BJÖRKDAHL



Föreningens största monter hittills på båtmässan Allt för Sjön

Allt för Sjön som i år inföll 1 - 10 mars är verkligen båtfolkets viktigaste vårtecken. Längtan är stor att komma ut på sjön och snart är det dags. För oss i föreningen är det ett fint tillfälle att visa vår verksamhet och en viktig chans att värva nya medlemmar.

Fokus i montern är aktiviteter som lockar till intresse. Den största magneten är sedan ett par år Johnny Åstrand som splitsar wire. Men även tillverkning och försäljning av miniblock, tillverkning av rosettmattor, en tävling med dofter ombord – där även en rosettmatta utgjorde pris, taljor med olika utväxling och så vidare.

Montern har bemannats av volontärer från samtliga volontärgrupper; styrelsen, öppet skepp-gruppen, rigg- och underhållsgruppen och besättningsgruppen samt flera ungdomar som kom med så sent som i höstas. Logistik och bygge/rivning av montern innebar i år en extra tuff utmaning då den gedigna – och svintunga – riggbänken från Kolskjulet ingick i årets monterinredning. ■

/PER BJÖRKDAHL

Vinnaren av Rosettmattan

Thomas Bivald i Bromma skrev så här:

*Diggar fett,
denna rosett!
Tänk att till nästa regatta,
få njuta av denna matta!*

Vi gratulerar Thomas och hoppas att han får glädje av mattan!



Briggenbladet på webben

Nu finns åter Briggenbladet på webben. Så gott som alla utgivna Briggenblad finns nu som pdf på www.briggentrekronor.se, det är bara att gå in under: Om oss/Föreningen/Briggenbladet.

Vi saknar fortfarande några stycken av de allra första bladen. Om du råkar ha något av dem så vore vi mycket tacksamma om vi kunde låna det och scanna den! Skicka i så fall ett mail till foreningen@briggentrekronor.se. ■

/PER BJÖRKDAHL

Grundkunskaper 7

Saxaren är inte ett namn på ett grund. Det är däremot namnet på ett fartyg, S/S Saxaren, som under sin tid i Waxholmsbolaget hade en osedvanligt lång historik av grundstötningar och andra haverier. Den mest spektakulära grundstötningen hände i – ja just det – Saxarfjärden och då specifikt Västra Saxarfjärden i Stockholms skärgård.

Några exempel: 22 oktober 1944: Kolliderar med ett förtöjt tankfartyg på strömmen. **14 oktober 1951:** Går fartyget på en grynna utanför Vaxholm. **18 augusti 1955:** Går fartyget på grund utanför Älgö. **04 mars 1956:** Fastnade fartyget i isen och blev liggandes i cirka 35 timmar, ombord fanns bland annat 34 personer som skulle till en begravning. **27 juli 1960:** Missade fartyget Saxaröns brygga och körde in i urberget, inga skador på fartyg eller passagerare. **1963:** Gick fartyget på grund utanför Nämdö, bogserbåt fick rekvireras för att dra loss fartyget. **1 mars 1964:** Tog fartyget "extra sats" för att forcera is, men det visade sig vara en grynna fartyget gick på, skador på propellern. **21 maj 1964:** Då fartyget skulle lägga till vid Stor-Krån brygga i Västra Saxarfjärden, så går hon på grund vid det namnlösa grundet väster om ön så kraftigt att botten revs upp och maskinrummet

FOTO: LEIF RASMUSSEN/SJÖHISTORISKA MUSEET



FOTO: ARNE SUNDSTRÖM/SJÖHISTORISKA MUSEET



tog in vatten. Man lyckas dock komma loss från grundet och ta sig in till bryggan. De tre passagerarna och besättningen hinner precis ta sig i land innan fartyget kantrade och sjönk.

Fartyget bygges 1912 som S/S Gustavsberg VII. Köptes 1929 av Waxholms Nya Ångfartygs AB och fick då det nya namnet S/S Saxaren. Återfick namnet S/S Gustavsberg VII 1974 och motoriserades 1985. Strömma kanalbolaget har kört M/S Gustavsberg sedan 1988 och har så vitt känt inte kört på grund. ■

/PER BJÖRKDAHL

NÅGRA KÄLLOR: http://www.gitsolsson.se/Reportage/sveriges_dyraste_angbat.htm Rekommenderas! • http://www.faktaomfartyg.se/gustafsberg_VII_1912.htm • <https://digitaltmuseum.se> sök på Saxaren.

Hamnens dag i Stocksund



Säsongen är nu i full gång. Efter några inledande dagar med korta turer i Stockholm besökte *Tre Kronor af Stockholm* Stocksund vid "Hamnens dag" den 25 maj. Evenemanget som arrangeras av Marina läroverket besöktes även av flottan, kustbevakningen, sjöpolisen och flera små historiska ångbåtar. *Tre Kronor* hade flera hundra besökare under några intensiva timmar. ■ /PB

FOTO: PER BJÖRKDAHL



Föreningens vice ordförande Magnus Ström, i mitten, överlämnar Björn Sennebys litografi med hans vision av *Tre Kronor af Stockholm* som pris i värvertävlingen som utlystes i förra numret av *Briggenbladet*. Vinnarna Margareta och Kjell Dalberg värvade hela 13 nya medlemmar till föreningen. Tack för en fantastisk insats!

Föreningens årsmöte

Årsmötet hölls den 27 maj i *Tre Kronors* salong. Det blev fullsatt och före mötet bjöds på smörgås och kaffe.

Närvarande var många bekanta föreningsmedlemmar och några som för första gången närvarade. Det var roligt att se och höra sorl och samtal innan mötet började och vi förstår att vi gör nytta med vårt föreningsarbete på många sätt. En härlig gemenskap.

Till mötet var Olle Neckman från Stockholms Sjögård inbjuden som mötesordförande och han blev även vald som sådan vid årsmötets öppnande. Närvarande var också vår revisor Christina Gotting som också fick en uppskattad rundvandring på fartyget.

Årsmötet gick fort och utan större funderingar och tillsammans kunde mötet konstatera att trots lite upp och ner i finanserna så har vi en ekonomi i balans och god ordning vilket ger en fin start på nästa verksamhetsår. Styrelsen ändras inte inför nästa period – vilka poster som innehas hittar ni i årsredovisningen som finns på vår hemsida. Där kan ni också läsa kortfattade beskrivningar om året som gått. Slutligen tackade vi Kjell och Margareta Dalberg som värvat många nya medlemmar till oss under våren och som fick en fin litografi som minne och uppmuntran för fortsatta insatser.

Tack till alla er medlemmar som gör vår förening möjlig. ■

/JOSEFIN SOLLANDER



FOTO: JONAS FLYGARE

Jarramas sommarfin

Har ni vägar förbi Karlskrona i sommar så rekommenderas ett besök på Marinmuseet där bland annat fullriggaren *Jarramas* ligger förtöjd vid museikajen. Fartyget som är en av världens minsta fullriggare har undergått ett mångårigt restaurationsarbete och är nu i väldigt fint skick. Riggen blir allteftersom mer och mer komplett även om riggmästare Mats Hjalmarsson, som även deltog i *Tre Kronors* avriggning i höstas, lär ha jobb i många år framåt. ■ /PB