ISSN 1653-848X

Medlemstidning 2023 årgång 22



Museiloggen

Ordföranden har ordet!



Då har vi lagt 365 dagar bakom oss som kanske inte alltid bjudit på de förväntningar vi haft när vi gick in i året 2022.
Ett samhälle både lokalt och globalt som präglats av oro och osäkerhet med bland annat pandemier och krig i vårt närområde.

Båt- och Sjöfartsmuseet utnyttjade 2021 när verksamheten var starkt begränsad till att renovera och bygga om utställningar som haft många år på nacken och var i starkt behov av upprustning. Vid ingången av 2022 kunde vi därför uppvisa uppfräschade och även nya basutställningar.

Våren började med sju intressanta föredrag, men tyvärr få besökare. Detta förbättrades under hösten då de sex föredragen drog en stor publik, t o m fler än innan pandemin.
Årets föredragsserie kan du läsa om på annan plats i Museiloggen.

I februari hade vi framträdande av Bröderna Dohlsten som uppförde skådespelet Lasse i Gatan. Detta var ett arrangemang i samarbete med Kulturföreningen Vingen, ett samarbete som vi kommer att fördjupad under de kommande åren. Sommarutställningen *Navigation från forntid* till nutid kunde äntligen invigas och har rönt stor uppskattning. Utställningen kompletterades med en omfattande utställningskatalog som fortfarande finns att köpa på museet.

Till utställningen lyckades vi få de för några år sedan inköpta Titanic/Estonia- montrarna renoverade och övertaliga sålda. Nu finns sex montrar av varierande storlek som en del av museets inventarier.

Nytt för året var de nya öppettiderna under sommaren, något vi även kommer att ha under årets sommarutställning. Ämnet i år blir Nidingen - fyrar - fåglar - förlisningar. Den ska skildra fågellivet på ön, olika myndigheters/organisationers verksamheter på Nidingen och sist men inte minst intressanta förlisningar i farvattnen kring ön. Projektet kommer att drivas i nära samarbete med Nidingens Vänner, Göteborgs Ornitologiska Förening/Nidingens fågelstation, SMHI och Sjöfartsverket. Under våren planerar vi en vandring på Onsalalandet under Fredrik Klingbergs sakkunniga ledning där vi får lära oss allt värt att veta om ändmoräner, drumliner och stengärdsgårdar.

Maritima dagen kommer traditionsenligt att gå av stapeln lördagen den 13 maj med förhoppningsvis nya intressanta inslag både vad gäller utställare och förtäring.
Under året har biblioteket genom gåvor utökat sin samling av maritim litteratur.
Medlemmar som studerat vår litteraturlista har hittat luckor i vissa serier och skänkt oss felande böcker/tidskrifter. Samlingar som kompletterats är bl.a. Länspumpen, Båtologen, Sveriges Skeppslista och inte minst de utrymmeskrävande volymerna av Lloyd´s Register of Shipping.
Av egna medel har museet köpt in en akvarell föreställande Sveriges första jordenrunt seglare, 1839, skonerten Mary Ann. Tavlan är målad av Folke Sjögren.

Museibyggnaden har målats om med egentillverkad falurödfärg. Belysningen har bytts ut och vi har numera endast LED-belysning i museet. Ljudanläggningen i stora salen har renoverats och kommer förhoppningsvis att bjuda på njutbart ljud, såväl tal som musik, under kommande event.
Vad gäller den för museet så viktiga uthyrningsverksamheten ser vi redan nu en stor beläggning fram till början av hösten.
Hur klarar vi av allt detta? Som ni alla vet är den styrelse museet för närvarande har kraftigt reducerad på grund av vakanser. Med det intresse och den kunskap nuvarande "bemanning" har klarar vi av de oss förelagda uppgifterna men skulle uppskatta att få support.

Mycket av den praktiska verksamheten såsom skötsel av fastigheten och båtsamlingarna hanteras av den numera välkända och välrenommerade ”Måndagsgruppen”. Utan deras insatser hade vi nog haft problem att ro/segla skutan i hamn!
Kom gärna en måndag för att se om inte även du kan bli en viktig kugge i vårt maskineri.

Med allt detta sagt önskar jag er alla ett innehållsrikt och givande 2023.

Bert Westenberg

Maritima dagen 13 maj

Glöm inte att boka in Maritima dagen.



Redaktionen
Thomas Haraldsson
Bengt Arne Henriksson
Bert Westenberg
Ansvarig utgivare: Bert Westenberg
Hagards väg 1, 439 31 Onsala
Telefon 0300-647 60
Hemsida: www.batmuseetonsala.se
E-post: info@batmuseetonsala.se
E-post bokning: bokning@batmuseetonsala.se

Ny utställning

Sten Andersson från Västerås hörde av sig till oss och undrade om han kunde få hjälp med att komma ut till Nidingen. Vi åkte ut tillsammans och tillbringade en eftermiddag där.
Sten är ornitolog och hade 1978 hört talas om de tretåiga måsarna som börjat häcka på ön. Han hade då tagit kontakt med Ernst Wässsing som bodde på ön. Efter lite övertalning fick han komma ut med sin kamera och tält. Han stannade i två veckor, fotograferade och hjälpte Ernst.
Vi har nu fått ta över Stens svartvita foton och gjort en utställning av dessa i båthallen. Utställningen är kompletterad med några nutida foton av Anette Seldén.





Ernst Wässing, foto Sten Andersson

När jag ser Ernst lufsa bort mot fyren tänker jag: ”Om jag skulle möta honom på en gata i Stockholm, iklädd bästa söndagsstassen, skulle jag ändå utan att blinka placera honom som människotyp på en kobbe i havet.”
Sten Andersson

Skytteren ex Suevic

Under 2021 och 2022 har Havs- och Vattenmyndigheten, HAV, lett arbetet med att tömma fartygsvraket Skytteren på olja. Vraket ligger utanför Måseskär på cirka 74 meters djup, med en stark bottenström. Bärgningsarbetet har genomförts med dykare och

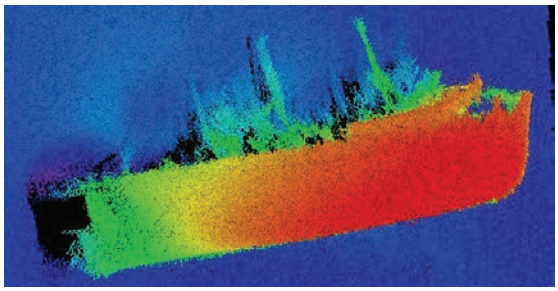


undervattensrobot. Dykarna har borrat sig in till utrymmen med olja för att sedan pumpa upp den till arbetsfartyget vid ytan.
Totalt kunde 175 000 liter olja och oljeblandat vatten pumpas upp från vraket. Vraket har också rensats från sex spökgarn med en total längd på 120-180 meter.
Skytteren hade ett långt och äventyrligt förflutet. Fartyget byggdes 1899–1900 för rederiet White Star Line i Belfast. Hon döptes till Suevic och sattes in på Australientraden. Under Boerkriget rekvirerades hon som trupptransportfartyg.
Åter i reguljär tjänst, den 17 mars 1907, på sin resa Melbourne - Liverpool gick hon i tät dimma, på klipporna nära Lizzard Point. Alla passagerare räddades av RNLI (Royal National lifeboat Instition). Man försökte förgäves dra henne loss och då sämre väder väntades beslöt rederiet att spränga loss förskeppet för att rädda det intakta akterskeppet.



Hon assisterades av bogserare men backade för egen maskin till Southampton, dit hon anlände 4 april. Nytt förskepp byggdes i Belfast och hon sattes åter in i trafik i oktober 1908. Under första världskriget rekvirerades hon åter som trupptransportfartyg.
1928 såldes Suevic till Norge, fick namnet Skytteren och byggdes om till valkokeri.

Skytteren var en av de tio kvarstadsbåtarna i Göteborg, som bröt sig ut på kvällen den 31 mars 1942 under Operation Performance. 06:30 dagen därpå återvände två av fartygen in mot svenskt territorialvatten jagade av en tysk trålare. Handelsfartygen passerade och varnade Skytteren som hade stora



Multibeam presentation av Skytteren - Sjköfartsverket

problem både med maskin och styrning, eventuellt på grund av sabotage. Den tyska båten sköt en granat strax under bryggan och beordrade det norska farty-



get att stanna. Skytteren försökte ramma angriparen, men fick själv ytterligare granatträffar. Man beslöt då att spränga fartyget och gick i livbåtarna.
Besättningsmedlemmarna från Skytteren och de tre andra fartygen som blev stoppade av tyska beväpnade trålare, fördes först till Fredrikshavn i Danmark och därefter blev de transporterade till Tyskland och fångläger nära Bremen dit de kom 6 april 1942.





Många källor bl a:
HAV, rapporter
Ralph Barker: *Blockadbrytarna*
John Gilmour: *Hitler, Stalin och Sverige*
Anders Johansso: *De glömda blockadbrytarna*
Henrik Sjöfararen

Museets MAXI 77-modell

Pelle Pettersson, framgångsrik seglarlegend med olympiska och VM-medaljer i Starbåt är också industridesignern som 1972 började producera segelbåtar i egen regi med namnet MAXI. Först ut blev MAXI 77, som första året såldes segelklar för knappa 28.000 kronor, blev en succe som till slut efter 11 år hade tillverkats i nästan 4000 exemplar varav 800 under toppåret 1976. Båda siffrorna är rekord med Vega som tvåa och IF som trea totalt! Designen var ful sade elaka tungor och MAXI 77 fick öknamn som ”Containern med solglasögon” och värre! Jag var en av de 800, gillade designen och seglade min Nr 1516 i 11 år.
Det bildades en MAXI 7-klubb som upprättade klassregler och där en arbetskamrat var inblandad och som kunde visa mig båtens originalritningar som jag fräckt kopierade! Jag tänkte direkt radiostyrd modell (RC) men lite större än ritningarnas skala 1:10. Jag fastnade för 1:6,7 som blir 15% av originalbåten och ger en segelyta på 0,5 kvadratmeter som då passade in i en X-klass i modellvärlden. Båten blev 115 cm lång.

”Pluggen”, en formmodell



Pluggen snickrades av 20 lager 10 mm spånplatta där konturer för varje nivå ritades upp och sågades ut och staplades med styrhål i ändarna och limmades ihop till en trappstegsformad klump på bortåt 20 kilo! Därefter raspa och slipa och spackla med PP100. Tog nog ett år med pauser varefter jag lackade pluggen, limmade Hasselbladvinyl-klädsel på däckets halkytor, sågade ett spår runt båten vid relingen och där fällde in en aluminiumremsa som stack ut en tum och till sist vaxade jag flitigt och avslutade med släppmedel!

Formarna
Pluggen målades nu med formgelcoat som är svart och slipbar och jag laminerade med draperbar glasfiberduk och polyester (luktade illa, hade valt epoxy i dag) till en tjocklek av sådär 6 mm på både skrov och däck och ut över aluminremsan. Sågade runt om så att jag kunde bända isär formarna till skrov och däck. Därutöver blev det formar till luckor i sittbrunn, ”handskfacken”, förlucka och till ankarboxen.

Laminering
Formar vaxades och fick släppmedel och vit gelcoat målades på varefter jag laminerade med glasfiberväv och polyester till sådär 2 mm. Svårast var däcket med alla hörn och skrymslen och att få isär form och laminat, kilar och vatten fick det bli! Jag tillverkade två båtsatser varav kompisen Sture Frode som visade ritningarna tog hand om sats nr 2 för att bygga en systerbåt.

RC-bygget
Jag fick ihop min MAXI 77-RC till en hobbyutställning ”Hobby 84” i Göteborg och blev kontaktad av mätmannen Jan Dejmo på ”Göteborgs Bryggseglare” som hjälpte mig att klassa båten enligt Mini-LYS. Seglade tävlingar i Rådasjön och havet och på Båtmässan. Pelle P lånade båten till utställning i Mariestad och 1999-2001 var båten utställd på Sjöhistoriska museet och senare i Älvsjö på MAXI 77s 30årsjubileum. Båten seglas fortfarande ibland men radiostyrningen är nu 40 år gammal och lite lättstörd!





Ett hopp till år 2016
Lusten till ett rejält modellbygge hade vaknat, varför inte bygga en MAXI 77-modell utan avsikt att bli sjösatt, men så lik originalet i utseende och material som jag kunde klara av! Årsmodell 1976 blev ett lätt val och tillverkningsnumret 1976 i seglet uppnåddes faktiskt i slutet på detta år! Jag kontaktade Sture och frågade om han nu 33 år senare hade plastsatsen kvar och om han kunde----? Jodå, och jag fick hem skrov, däck och luckor och dessutom RCs första rigg som var onödigt tung men ett bra material till ett skalamodellbygge. En köl och ett roder hade jag redan tillverkat på ett slöjdgubbdagis i Lindome och en fin vagga hade sonen Max gjort i slöjden på det tidiga 80-talet.

Skrovet
Rensade bort RC-anpassningar i skrovet och ritade in ritningens spantrutelägen som ”revben” för att orientera kommande inredning samt skruvade fast skrovet ”vågrätt” enligt vattenlinjen på en rejäl plywoodskiva. Originalets innermodul som omfattade kojbottnar, durk och innerväggar upp till relingen byggde jag upp med plywood. Pentry, garderober, bord och trappa tillverkade jag separat av 4 mm teakplywood. Att det skalenligt borde vara 1 mm syns inte!



Däcket
Det ska skissas, hittas material, tillverkas och monteras cirka 90 detaljer, svårast de tre pulpitarna av 4 mm rostfritt som silverlöddes i fixtur. Benen är förlängda en cm ner i däcket och är där filade på benens sidor och med tvärgående hål, man trär på en bricka med ovalt hål som håller emot att trycka vidare ner i däckhålen och genom att den platta delen under däck förses med en spik på tvären som plastas in. Förtöjningsknapar (P-knapar, också en Pelle P-design), är gjorda av cykelekrar och är isärvikta på insidan. Viktigt att beslag sitter fast, det blir oåtkomligt att reparera när båten blir hopsatt. Winchar svarvade jag av svart Delrin resp. Aluminium och fäste med Torxskruv som ser ut att passa till ett winchhandtag! Småknapar av Delrin är skruvade inifrån.



Rigg och segel
Masten på en äldre MAXI 77 är svart, fransktillverkad men av Pelle P-design och har en bred plan baksida. Gick att skapa med den gamla masten. Sågade en ny likränna som fungerar. Tillverkade spridare, topp med Windex (extrautrustning!), en linbox nertill och trissor på olika höjd som medger att invändiga fall fungerar. Bommen är trekantig enligt Pelle P och har invändigt uthal. Alla stag är 1 mm wire avsedd för havsfiske och jag pressade på vantfästen av silver som liknar rostfritt. Vantskruvarna är delvis fusk med bara en skruv och en lekare i stället för vänstergängad skruv! Fall och andra linor är persienntråd målade med olika märkfärg. Jag sydde om ett avlagt RC-storsegel som jag försåg med falska våder och med revhål enligt MAXI-broschyren och sydde också en ny genua.



Giftermålet
I början av 2018 var det dags att förena skrov och däck. En stor lucka på fördäck togs upp för senare demo och åtkomlighet och möblerna monterades. Små 6-voltslampor monterades i salong, pentry, förpik och lanternor. Dynor och ryggstöd hade fått jeanstyg och stoppning och hade provats in. Nu kladdade jag epoxyspackel på den ännu breda relingen, spikar sattes i styrhål i relingen och 20 klämmor höll ihop det hela. Ingen återvändo!
Senare kapade jag ner relingen till 5 mm, den var ganska ful nu! Limmade ett 1 mm tjockt och 5mm brett aluminiumband runt hela båten och kunde därefter spackla en hyggligt snygg ovan och undersida som sedan lackades svart. Nu blev det ett väldigt maskande!

En MAXI är inte kritvit som modellen nu var, så jag sprayade skrov och däck med den rätta gråaktiga MAXI-kulören som jag hittade hos Hjertmans.

Till Båtmuseet
I början av 2019 var MAXI 77-modellen färdig sedan ett tag, jag kom på att bygget var det roliga och jag hade ju redan RC-modellen! Kontaktade museet och Bert W. kom hem och gillade vad han såg och den 6 juni fick båten direkt ingå i en modellbåtsutställning och ingår nu i den permanenta flottan på museets övervåning.

Lave Tenne, årgång 1938

Måndagsgruppen är en förutsättning för att vi skall ha ett museum. Vi träffas varje måndags förmiddag, börjar med en kopp kaffe och planerar dagens arbeten. Här har vi elektriker, finmekaniker, flygplansbyggare, snickare, arkeologer, golfspelare m.m.
Vi jobbar både med underhåll av byggnaden, båtarna och utställningarna. Alla kommer inte varje måndag men totalt är vi ett tjugotal. Alla är välkomna.







Falurödfärg

Recept:
8 kg pigment
2 kg järnvitriol
2 ½ kg rågmjöl
50 l vatten
2 l linolja

Nidingen: fyrar-fåglar-förlisningar

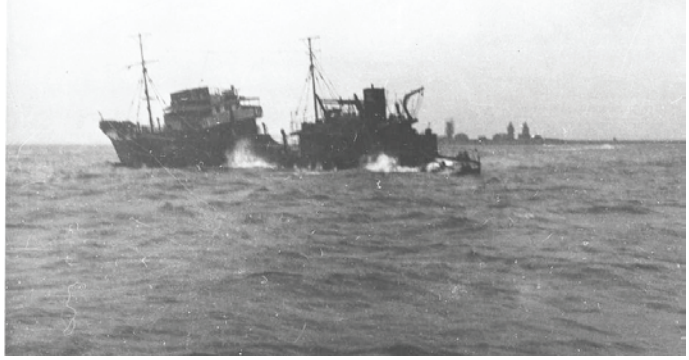
Sommarens utställning kommer att handla om Nidingen sett ur flera perspektiv. Fyrplatsens historia och fyrpersonalens liv på ön från tidigt 1600-tal. Ornitologerna har haft en fågelstation sedan tidigt 80-tal.
Trots fyrarna på Nidingen har hundratals fartyg förlist på reven runt ön.
Har ni intressant material som ni vill dela med er av så är vi tacksamma, t.ex. gamla bilder, journaler, föremål, historier m.m.
Medverkande i utställningen är bl.a. Nidingens Vänner, Nidingens fågelstation, Fastighetsverket, SMHI.



Xylografi av Wilhelm Meyer efter teckning av Carl Svante Hallbeck 1874.



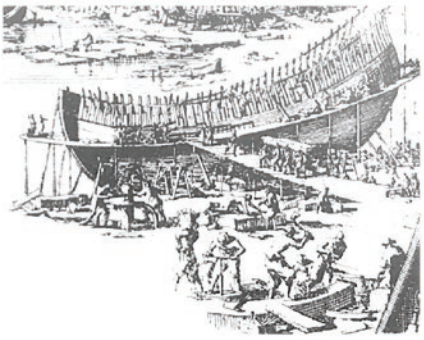
Foto: Thomas Haraldsson



Fartygsförlisning - Nidingen nya fyren under uppförande. Källa: Picryl

Fortsättning på segelsjöfartens utveckling

I förra Museiloggen konstaterade vi att Nordhalland under vissa perioder ägde ett fartygsbestånd som i dräktighet överflyglade Göteborgs och mot slutet av 1600-talet uppvisade Kungsbackafjorden en sjöfart, som var långt livligare än hela Skånes. Vi fortsätter här vår historievandring in i 1700-talet.





Stapelbädd hos skogsbonde på Åland

Under fredsåren mot slutet av 1600-talet kom ett uppsving i handeln och man byggde större skutor på varven i Kungsbackafjorden och sjöfarten utsträcktes till Östersjön och Nordsjön.

Stapelbäddarna anlades på tillfälliga varvsplatser på stränderna, dit man enklast kunde forsla virket. Skeppsbyggmästarna ambulerade mellan stapelbäddarna. När man byggde större skepp som spanienfarare blev även skogsbönder och köpmän delägare i partrederierna. Från bondeseglationen, där skärgårds- och kustbönder bedrev handel med egna varor, fick vi nu en seglation med ”handelsfärder till sjöss”. Med fregattskepp, snauskepp, briggar, hukargaleaser och kattskepp utsträcktes nu resorna till södra Europa och Medelhavet.



Snaubrigg 1785



Hukare 1754



Fregattskepp 1744



Galeas 1786



Brigg 1700-tal



Kattskepp 1758

Det stora nordiska kriget pågick mellan 1700 och 1721. Danska och ryska kapare försökte skära av Sveriges utrikeshandel, medan svenska kapare skulle förhindra all handel på Reval, Riga, Narva och andra baltiska hamnar, så att ryssarna inte skulle kunna dra någon fördel av sina erövringar. Svenskarna strävade också efter att skära av förbindelserna mellan Danmark och Norge.



Lars Gathenhielm



Kaparfregatt

”Frihetstiden” efter kriget var långt ifrån fri. Vissa städer fick redan 1647, att som stapelstad, rättigheter bedriva import och export och hålla lager. Importlagstiftningen som skapades decennierna efter kriget 1720–1740 och manufakturlagstiftning, handels- och industrilagstiftning, blev seglivade.
Produktplakatet 1724 var en förordning som stadgade att utländska varor som kom till Sverige endast fick fraktas med svenska fartyg eller fartyg från varornas ursprungsland. Förebilden var den brittiska navigationsakten och syftet var att i linje med den rådande merkantilismen gynna svensk sjöfart.
De första svenska handelshusen grundades på 1600-talet. På 1700-talet ökade handelshusens inflytande i Sverige. De drev i första hand utrikeshandel med alla varuslag, men fungerade också som rederier eftersom de behövde fartyg till alla frakter. Handelshusen betydde mycket för den svenska industrialiseringen. De slöt avtal med brukspatroner, investerade och ägde en stor del av den tidiga industrin. Handelshusen fick ekonomisk makt och politiskt inflytande.
När närings- och seglationsfrihet erhölls 1765 skedde en snabb utveckling och differentiering. Handelshusen blev också stora skeppsredare. Seglationen drevs professionellt och fartygen seglade på världens alla hav. Fartygen byggdes för internationell fraktfart. En del fartyg gick i trampsjöfart och tog den last de kunde få tag i och seglade lasten till avtalade mottagarhamnar. Man exporterade trä, beck, tjära, järn och koppar och importerade salt, brännvin, bly, stenkol och spannmål.
Bondeseglationen hade förbjudits 1723. Allmogen förbjöds att idka kustfart med skutor. Bondeskepparna tvingades söka burskap i en stapelstad. De blev borgare, men var fortfarande bosatta på sina hemman. Under en 15-årsperiod runt år 1700 var 62 fartyg registrerade i Onsala och Vallda. Under 1700- och 1800-talen for Fjäreborna som kofferdiskeppare, styrmän och båtsmän för nästan alla Sveriges skeppsägande städer, men idkade också egen sjöfart. Ända fram till 1864 finner vi Onsalaskeppare i olika kuststäder som Kungsbacka, Göteborg, Varberg, Halmstad, Ystad, Karlskrona, Kalmar, Stockholm och ända borta i Helsingfors.



Fregatten Anders De Bruce, kapten Isaak Apelbom Apelröd.

Anders De Bruce är ett av de äldsta skeppsporträtten på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Skeppet är intressant då många Onsalaskeppare har seglat på detta fartyg som tillhörde Sederholms rederi i Helsingfors. Isaak Apelbom från Apelröd i Onsala var en av befälhavarna på *Anders De Bruce.* Sederholms rederi hade ett långt samarbete med Onsalaskeppare. Under 50 år hämtade de sina sjöbefäl från Onsala.
Stångjärnet var sedan 1600-talet den viktigaste svenska exportprodukten. Efterfrågan på svenskt stångjärn steg under 1700-talet. I mitten av 1700-talet stod Sverige för en tredjedel av Europas järnproduktion och 30–40 procent av världshandeln med järn, tre fjärdedelar av den totala exporten. Detsamma gällde också exporten av tjära.

Den ökade sjöfarten på Medelhavet innebar nya risker för svenska undersåtar. Barbareskstaterna hade satt sjöröveriet i system och de svenska sjömän som uppbringades av de nordafrikanska piraterna såldes som slavar. För att skydda de svenska handelsfartygen bildades 1724 ett Konvojkommissariat under Amiralitetet i Göteborg. Under åren 1724-1853 sände Sverige ut 60 örlogsfartyg för att skydda våra handelsfartyg på Medelhavet. En lågintensiv konflikt som varade i 130 år!





Fregatten Josephine var konvojfartyg.

Före 1700-talet hade Stockholm varit totalt dominerande för utrikeshandeln men nu började Göteborg få en allt viktigare roll. Brittiska invandrare gjorde viktiga insatser för den svenska utrikeshandeln och de grundade flera handelshus.

1731 bildades det svenska Ostindiska kompaniet som blev mycket framgångsrikt.

Som modell stod säkert ”The British East India Company” (BEIC) the ”John Company”, som hade handelsmonopol på Indien och fraktade allt gods på egna kölar. BEIC startade sin verksamhet 1553 och hade rättigheter att bedriva all handel öster om Godahoppsudden. Under 1700-talet var BEIC det i särklass största monopol som världen skådat och svarade på sin höjdpunkt för 50 procent av världshandeln.

BEIC byggde skepp i samarbete med Royal Navy. De byggdes, riggades, utrustades, beväpnades och bemannades som flottans fregatter, men de tog mer last. De krävde dock mer manskap och mycket barlast.

Exempelvis tog ett skepp 419 ton last men behövde ändå 80 ton i barlast för att inte kantra och de var långsamma i sjön. Utseendet på de brittiska ostindiefararna kom också att prägla utformningen av det svenska Ostindiska kompaniets skepp.



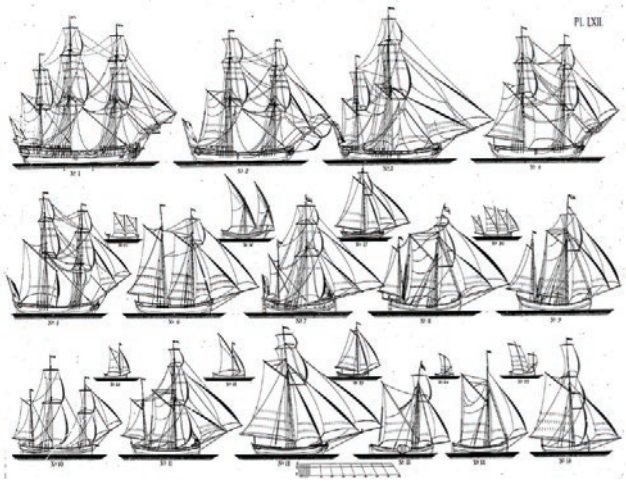
East Indiaman Royal George 1779



Ostindiefararen Adolph Friedrich 1744

Skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman gjorde skeppsbyggnadskonsten till en vetenskap. Mängder av skepp skapades på hans ritbord.

Hans ”Architectura Navalis Mercatoria” är ett planschverk från 1700-talet med fartygsritningar. Boken innehåller sextiotvå stick med ritningar av fartyg och båtar - allt från örlogsfartyg till skutor och små fiskesumpar.





Ostindiefararen Göteborg



Ostindiefarare slutet 1700-talet

Vi har nu avhandlat 1700-talet. I nästa avsnitt skall vi se på utvecklingen under 1800-talet. Man nådde nu höjdpunkten i utveckling av segelfartyg byggda i trä, vad avser konstruktion, fart och skönhet. Segelföringen utvecklades och arean växte starkt.

Mer om detta senare.

Fair Winds!

Henrik Sjöfararen

Nya Böcker

En vrakares historia

Hans farfar och generationerna före honom var fiskare som gick ut i alla väder för att försörja sina familjer. Ett bitvis hårt liv på en kust som på många sätt var totalt annorlunda än i dag.



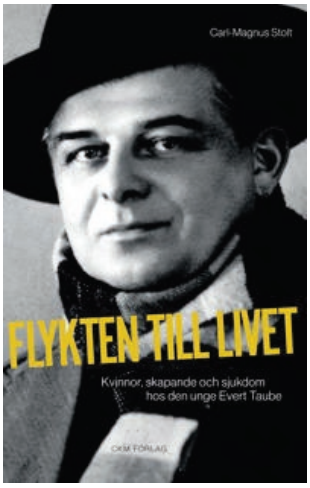
Gösta Franséhn är tillbaka vid havet och har tagit upp fisket. Men det är ett hav som alltför många använder som soptipp och Gösta insåg att något måste göras för att rädda kusten. Han startade Vrakat som en strandstädningsorganisation och nu har den blivit en förening med nära 200 medlemmar som städar stränderna från tonvis med plast, linor, dumpade redskap och djur som fallit offer för föroreningarna.

På webbplatsen Vrakat.se har han rapporterat om arbetet med att rensa kusten, men också skrivit personliga betraktelser om unika strandfynd, farfar hummerfiskaren och livet på västkusten. Det här är några av hans historier från bloggen, varvat med nyskrivet material och bakgrund till berättelserna.

Boken finns att köpa på museet.

Flykten till livet

Kvinnor, skapande och sjukdom hos den unge Evert Taube.



Evert Taube är en svensk nationalikon. Han har gett oss odödliga visor om Fritiof Andersson, Rönnerdahl, Calle Schewen och den glade bagaren i San Remo.

Efter Everts hemkomst från Argentina 1915 följer några intensiva år när han debuterar som författare och vissångare. Men samtidigt pågår något annat i Everts liv, något som fram till nu inte varit känt, och som hade stor betydelse för hans skapande. Det var hans kamp mot sjukdommen syfilis som under flera år hotade hans liv.

I boken tecknar Carl-Magnus Stolt med hjälp av tidigare okänt arkivmaterial en bild av Evert Taube som fördjupar vår förståelse för nationalskal-

Onstadsrederiet



I samlingssalen på Båt- och Sjöfartsmuseet finns nu två skeppsklockor försedda med fockedrevsuddar (klockstroppar), splitsade av vår medlem kapten Anders Johansson. Vi är naturligtvis stolta över detta arbete, då fockedrevsuddens utseende i mer avancerade splitsade varianter anses visa på gott sjömanskap hos fartygets besättning.

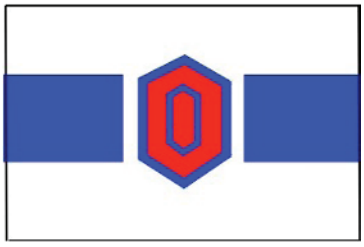


Klockorna hänger på pelarna innanför entrén till samlingssalen och har ursprungligen suttit på backen på *M/T Brita Onstad* respektive *M/T Arabian Queen*, båda tillhörande Onstadsrederierna i Kungsbacka.

Vi återkommer i ett annat sammanhang med en fylligare beskrivning av denna rederirörelse, men här följer en kortare sammanfattning.

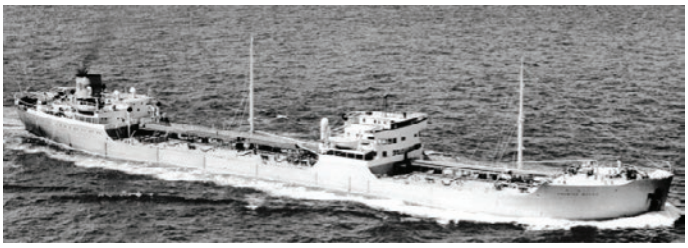
Tillsammans med brodern Niels bildar Haakon Onstad ett nytt rederi 1935, Onstad Shipping A/S. Sedan tyskarna ockuperat Norge 1940 lämnade Haakon Onstad Norge, och bosatte sig i Kungsbacka. Samma år bildades ännu ett rederi, Rederi AB Kungsoil och 1943 bildas Rederi AB Monacus. Onstadrederierna kom att inta en ledande position inom svensk tanksjöfart.





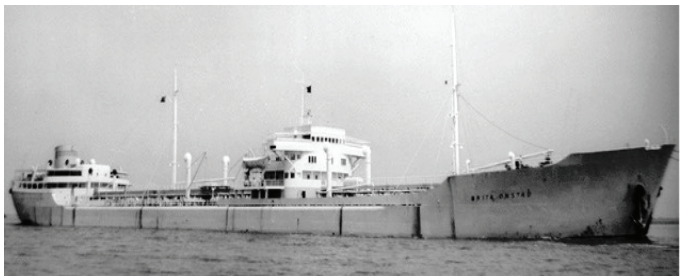
Från tiden efter andra världskriget bygger Onstad upp ett omfattande tankrederi. Genom sina beställningar till Götaverken och Uddevallavarvet utnyttjar Onstad varvens tekniska utveckling. Genom detta drivs utvecklingen på till ständigt större tankfartyg där Onstads fartyg ofta innehar titeln som Sveriges största. Denna tradition fortsätter fram till *T/T Nanny* på 499 000 dwt och Onstadrederiernas konkurs.

Efter kriget började den stora uppbyggnaden av tankerflottan. Onstad lade ut ett flertal order på allt större fartyg. År 1947 levererade Götaverken en tredje 17 000- tonnare till Rederi AB Kungsoil med hemmort Kungsbacka, hon gavs namnet *Arabian Queen.*



M/T Arabian Queen. Byggd 1947 av AB Götaverken, Göteborg, 17620 dwt.

Fartyget kunde med egna pumpar lastas på 30 timmar och med pumpar från land på 6 timmar. För besättningens trivsel installerades bastu ombord.



M/T Brita Onstad. Byggd 1952 av AB Götaverken, Göteborg, 28850 dwt.

Götaverken levererade 1952 *M/T Brita Onstad* till Rederi AB Monacus. Fartyget innebar ett 3-dubbelt rekord, hon var störst i skeppsredare Onstads flotta, hon var det största fartyg Götaverken byggt och hon var det största fartyg som hittills sjösatts i Skandinavien.
Inget av de drygt 20 fartygen som redades av Onstadsrederierna har väl setts till i hemmahamnen Kungsbacka.
Ett nytt bolag tillfördes Onstadsfären 1942, nämligen Munkedals Bruk.
Under Onstads ledning utvecklades Munkedals Bruk mycket snabbt och även hamnen vid Saltkällan, innanför Gullmarrn Bohuslän, muddrades upp till ett djup som kunde klara fullastade fartyg upp till 24 000 ton dw. Detta arbete var klart våren 1948. Den 4 juni 1948 kunde tankern *Julius* anlöpa hamnen med full oljelast. Det var en mäktig syn att se det stora tankfartyget vid den lilla bryggan längst inne i Saltkällefjorden.







Källor: Karl Osterman, Båtologen 6-95, Fakta om fartyg, Kommandobryggan, Skipshistorie.

Henrik Sjöfararen

Delfin

I höstas fick vi ta emot en nyrenoverad utombordare, en Delfin, 3 hkr 80 cm³. Den exponeras nu bland de andra utombordarna i båthallen.
Tillverkare Tandsbyns Mekaniska Verkstad i Tandsbyn. Motortillverkningen pågick 1946 - 1956. Motornumret 56 3263 indikerar tillverkningsåret 1956. Totalt tillverkades omkring 1500 motorer.

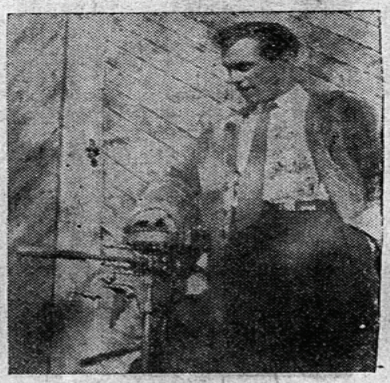
Tandsbyns "delfiner" på väg att erövra världen

Nära en tiondel av vårt lands totala areal utgöres av sjöar, floder eller andra vattendrag tillräckligt stora och djupa för att kunna befaras med mindre båtar. Lägger man därtill våra långa kuster, nästan utan undantag med djupt inskurna vikar och fjärdar eller med vidsträckta skärgårdsområden, inses lätt att vi i våra vattendrag och kustfarvatten har förutsättningar för sport och friluftsliv som få kulturländer kan visa en motsvarighet till. Vi svenskar har varit snara att utnyttja dessa möjligheter. Få ägodelar har kommit oss att spara så målmedvetet som båten och sommarstugan. Tänk bara att vara ägare till en riktig aktersnurra med en motor som spinner som en katt.

En utombordare måste besitta fyra ofrånkomliga dygder. Den skall starta snabbt och villigt. Det är första dygden. När man sedan fått igång motorn bör den helst fortsätta att gå tills man stannar den — det är utbordarens andra dygd. Och när motorn går, bör den inte svälja bensinen klunkvis, utan konsumera den i måttlig takt så att man får en lång, god körning på varje liter. Det är utbordarens tredje dygd. Och när färden är till ända, skall det inte behövas alla ens krafter för att bära motorn. Tyngsta bördan skall vara dagens fångst — inte motorn. Det är utbordarens fjärde dygd. Dessa dygder är alla medfödda hos Delfin-motorn.

Och Delfin-motorn är en jämtländsk produkt. Den tillverkas av Tandsbyns mekaniska verkstad, som nästa år firar tioårsjubileum och som f. n. har en kapacitet av cirka 1.500 »delfiner» per år. Det är i huvudsak lätta motorer, som trollas fram i verkstan — 2,2 hästkrafter. Vilket dock inte hindrar att man också har större motorer på tillverkningsprogrammet.

Tandsbyns mekaniska verkstad började egentligen redan 1943, men då var det gengasaggregat, som utgick från företaget. Det var två bröder, Hugo och Stefan Eriksson, som satte igång, och det



Hugo Eriksson

gick så bra att företaget snabbt expanderade. Och så föddes Delfin-motorn, som är en helt eriksonsk konstruktion. Som tredje delägare i företaget inträdde så disponent Einar Andersson. Motortillverkningen kom i gång på allvar 1946, och år 1949 bildade man aktiebolag. Verkstadens tillverkning består nu till 98—99 procent av Delfin-motorer. Dessutom har man en del extra gjutningsarbeten åt bl. a. Lesjöfors och SJ.

Delfin-motorn har vunnit marknad över hela vårt land, och även en viss export är i gång sedan tre år tillbaka. Man hoppas dock att exporten skall ta bättre fart så småningom, när Delfin-motorn blir mera känd. Det kan kanske vara av intresse att veta att det för tillverkningen av en »delfin» finns inte mindre än 400 olika arbetsmoment. Monteringen av en motor tar cirka 3—3½ timmar, och varje motor sätts på hårda prov innan den släpps ut i marknaden.

För närvarande sysselsätter företaget ett femtontal man, och bröderna Eriksson är själva i full fart dagarna i ända vid maskinerna ute i verkstaden.





Törn ut, alla medlemmar på däck!





På segelfartygens tid fick besättningarna slita ont runt Kap Horn. Ofta sov frivakten med kläderna på för att snabbt komma ur kojen vid en segelmanöver. Efter hårda törnar och gott arbete längtade man efter den uppmuntrande ordern ”Splice the main brace” eller ”Mesaneskot”, en stor sup från ”Gubben” (befälhavaren), följt av ”Törn in frivakt!”. Efter rundningen av ”Cape Stiff” väntade efterhand hyggligare väder i Sydatlantens passadvindar och uppe i stiltjebältet ”doldrums” fick man tid för reparationer, rengöring, tvätta sig och att tvaga och torka kläderna.





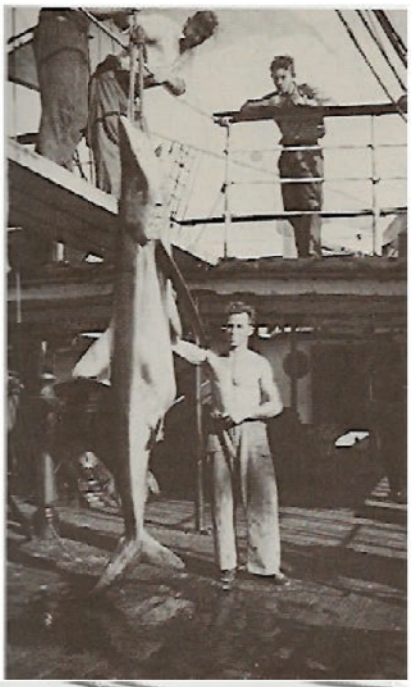






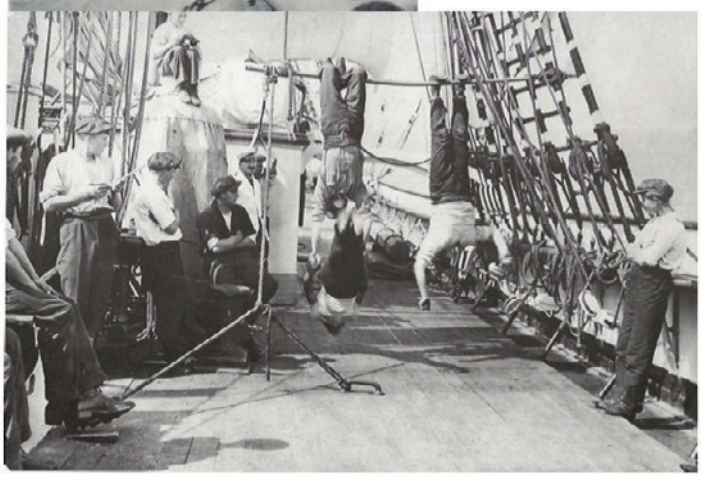
Ibland kunde det ta veckor att ta sig igenom doldrums och man jagade varje vindfläkt. Men det gavs också tid för att roa sig med fiske, sång, musik och naturligtvis historieberättande!











Vi uppmanar nu alla våra medlemmar med intresse för sjö, hav, fartyg och båtar, att dela med sig av egna upplevelser till sjöss och på land! Alla bidrag är välkomna, allt från skrönor till dokumenterade skildringar. Förhoppningsvis kan detta forum utvecklas till att bli medlemmarnas och läsarnas eget forum och bidra till ett ännu mer levande museum!





Kallelse till årsmöte 2023

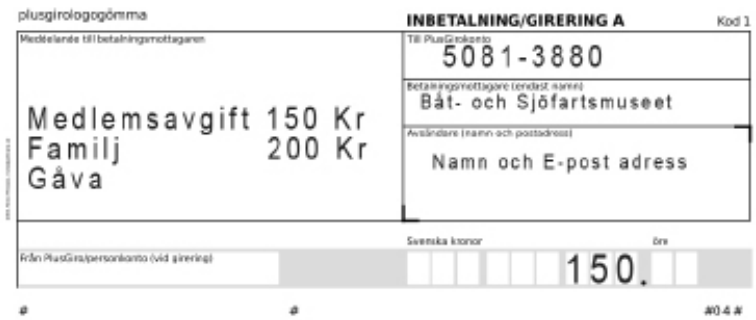
Årsmötet går av stapeln lördagen den 1 april kl. 14..00 i museets samlingssal. Handlingar som berör mötet kommer att finnas i tryckt format på plats och även tillgängligt på vår hemsida: www.batmuseetonsala.se
Alla medlemmar är välkomna.

Båt- & Sjöfartsmuseet i Onsala

Dagordning

1. Årsmötet öppnas
2. Frågan om årsmötets behöriga utlysande
3. Godkännande av dagordningen
4. Val av ordförande för årsmötet
5. Val av sekreterare för årsmötet
6. Val av två justeringsmän
7. Upprättande av röstlängd
8. Styrelsens verksamhetsberättelse
9. Redovisning av resultat- och balansräkning med förslag till disposition av föreningens tillgångar
10. Revisorernas berättelse
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2022
12. Fastställande av medlemsavgift för kommande verksamhetsår 2024
13. Genomgång av styrelsens budgetförslag gällande verksamhetsåret 2023
14. Val av föreningens styrelseledamöter jämte suppl. enligt stadgar §7
    - A – ordförande
    - B – ordinarie ledamöter
    - C – suppleanter
    - D – revisorer
    - E – valberedning samt sammankallande i valberedningen
15. Förslag från styrelsen – propositioner
16. Inkomna motioner
17. Övriga ärenden
18. Årsmötet avslutas

Genom att bli medlem stödjer du vår verksamhet. Medlemsintäkterna är en viktig del av vår finansiering. Du får förutom Museiloggen en gång om året även ett nyhetsbrev som skickas ut varannan månad. Dessutom får du möjlighet att ta del av våra föredrag till en reducerad kostnad och givetvis fri entré när museet är öppet.



Nu är det dags att betala årsavgiften för 2023.
Enskild medlem 150:-
Familjmedlem 200:-
Bankgiro: 5081-3880 alternativt
Swish 123 222 1737
Vänligen uppge namn, telefon/mobil, adress och e-post.

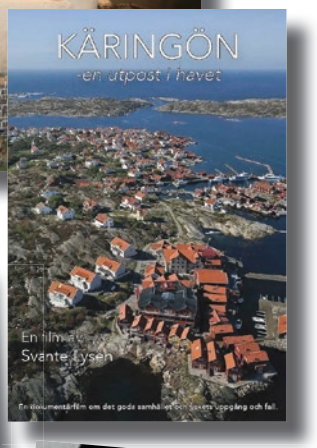
Riv ut sid

Vårens föredrag, torsdags kvällar 19.00

entré 100:- , medlemmar 80:- inkl. kaffe och bullar.



23 Februari **Ingvar Alnström** kommer att berätta om området Klippan i Göteborg och dess spännande historia.



2 Mars **Svante Lysén** visar sin nyproducerade film om Käringön i Bohuslän där han växte upp.



9 mars **Lennart Molander** berättar om en seglats till Västindien med den engelska kuttern Diligence.



16 mars **C-M Stolt** ”Flykten till livet. Om den unge Evert Taube”.



23 mars **Anders Källgård** ”Från Pitcairn till Hemsö” ö-specialist som bl.a. skrivit boken om Sveriges alla öar och har arbetat som läkare på Pitcairn, ön där myteristerna på Bounty hamnade. Han har också skrivit en fortsättning på Hemsöborna.



30 mars **Tobias Dahlin** känd undervattensfotograf visar bilder och film.

orna och spara

Vårens föredrag, torsdagskvällar 19.00

entré 100:- , medlemmar 80:- inkl. kaffe och bullar.



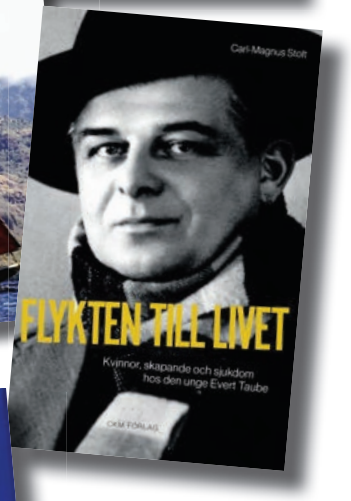
23 februari **Ingvar Alnström** kommer att berätta om området Klippan i Göteborg och dess spännande historia.



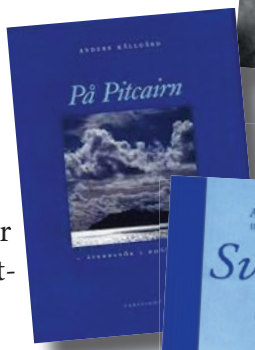
2 mars **Svante Lysén** visar sin nyproducerade film om Käringön i Bohuslän där han växte upp.



9 mars **Lennart Molander** berättar om en seglats till Västindien med den engelska kuttern Diligence.



16 mars **C-M Stolt** ”Flykten till livet. Om den unge Evert Taube”.







23 mars **Anders Källgård** ”Från Pitcairn till Hemsö” ö-specialist som bl.a. skrivit boken om Sveriges alla öar och har arbetat som läkare på Pitcairn, ön där myteristerna på Bounty hamnade. Han har också skrivit en fortsättning på Hemsöborna.



30 mars **Tobias Dahlin** känd undervattensfotograf visar bilder och film.