

Segelsjöfart och Onsala Kofferdikapteners Förening.

Prolog

Efter Gathenhielmsepoken upphävdes den av svenska myndigheter sanktionerade bondeseglationen 1723. Bondeskepparna tvingades söka burskap i någon stad. De blev borgare, men var fortfarande bosatta på sina hemman på landet. Ända fram till 1864 finner vi Onsalaskeppare i olika kuststäder som Kungsbacka, Göteborg, Varberg, Halmstad, Ystad, Karlskrona, Kalmar, Stockholm och ända borta i Helsingfors.

Med fregattskepp, snauskepp, briggar och hukargaleaser utsträcktes nu resorna till södra Europa och Medelhavet.



Fregattskeppet Anders de Bruce



Snaubriggen Triton

På 1700-talet seglade sjöbefäl från släkterna Clase, Apelbom och Backman för det stora handelshuset Sederholm i Helsingfors med bl a fregattskeppet *Anders de Bruce*. De seglade senare som sjöbefäl även för redare i Borgå.

Snaubriggen *Triton*, byggd på 1790-talet i Uleåborg, Finland, ägdes av Jacob Westin, Stockholm. Kapten Anders Höök (1757–1844) kom från Onsala. Onsalaskeppare var också engagerade hos handelshuset Grönländska kompaniet i Göteborg som gjorde valfångst-expeditioner till Grönland. En tredjedel av grönlandsfararna var hemmahörande i Onsala.

Under nordamerikanska frihetskriget blev handeln på Västindien fri. Handelsmän i Göteborg sände ut det nybyggda snauskeppet *Anna Christina* till Norfolk, Virginia och till Saint Martin i Västindien. Befålet gavs till kapten Lars Larsson Juthe d.y. på Dannebacka.

De skepparämnena som klarade den hårda skolan till sjöss och blivit befördrade kunde inräknas i dåtidens förnämsta kretsar i Onsala - den s.k. skepparadeln. Särskilt gällde detta de skeppare som seglade på avlägsna trader som Medelhavet och Amerika. Från senare delen av 1700-talet lade de sig till med den klingande titeln Coopwaerdicapitain.

Mot slutet av 1700-talet fram till Napoleonkrigen och freden i Wien 1815, var förhållandena på haven mer osäkra än tidigare. Sjöfarten påverkades av en rad krig och förvecklingar. Utöver de vanliga sjöolyckorna kom nu ständiga övergrepp från de krigförandes sida, liksom från de fruktade sjörövarstaterna i Nordafrika. Sverige skickade årligen ut konvojer, skyddade av örlogsfartyg.



Handelsfregatt 1700-tal



Skeppet Fortuna, Umeå 1795

Deltagande handelsfartyg finansierade kostnaderna för örlogseskorten. Avgifterna skulle finansiera kostnaderna för konvojer, men även användas till årliga avgifter till Marocko och Barbareskstaterna för att undvika eller minska sjöröveri från dessa länders pirater och kapare. För att förvalta medlen bildades 1724 ett Konvojkommissariat under amiralitetet i Göteborg.

Under åren 1724-1853 sände Sverige ut 60 örlogsfartyg för att skydda våra handelsfartyg på Medelhavet.



**Fregatten Josephine var konvojfartyg
1837-39 och 1844-45**



**Fregatten Eugenie var konvojfartyg
1846-47 och 1851-53.**

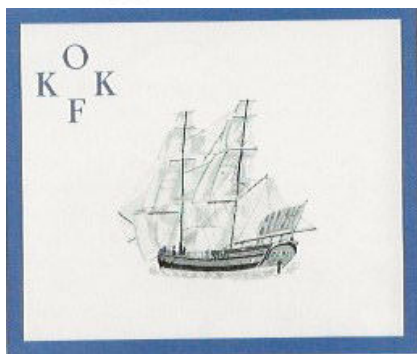
Under åren 1796-1802 bröt nye härskaren i Tripolis, Jussuf Pascha flera gånger det ingångna fredsavtalet. Då han ansåg att han inte snabbt nog erhållit utlovade presenter lät han i juli 1797 sina korsarer uppbringa sex svenska handelsfartyg i Medelhavet. Två av dessa var bemannade med folk från Onsala, briggen *Medborgaren* med kapten Jöns Ryberg från Mårtagården och fregattskeppet *Gustaf Adolph* från Wasa med kapten Olof Stänk från Lilla Stänkelsås. Fartygen fördes till Tripolis, där skepp och laster förklarades för god pris och besättningarna fängslades. Den 15-årige kajutvakten hos kapten Ryberg, Bernander Backman från Knapegården tvingades att anta Muhammeds lära. Sedan svenska örlogsfregatten *Thetis* sänks till Tripolis, skrev man under en ny fredstraktat och besättningarna frigavs efter drygt ett år i fängelse.

Engelsmännen lade 1801 beslag på alla svenska, danska och ryska fartyg. Snauen *Amfitryon* av Göteborg med kapten Andreas Cullberg från Sevekulla uppbringades, fördes till London och belades med embargo. I november 1805 avseglade kofferdikaptenen Andreas Dannberg på Knapegården från Alicante, men hördes aldrig av igen. Flertalet saknade var från Onsala. Under juli 1814 tog Dejen af Algier åtta svenska fartyg med den vanliga motiveringen att han inte fått motta för året avtalade presenter. När dessa anlände och fartygen återlämnats plundrade gick man i barlast till Port Mahon, där en lång karantän väntade.

Onsala Kofferdikapteners Förening.



Många Onsalafamiljer drabbades som synes hårt. På initiativ av kapten Niklas Backman på Karsegården föreslogs inrättandet av **Onsala Coopvaerdie Capteners Enke- och Pupil Cassa**. Den tillkom "till förmån för skeppare-Enkor och skeppares faderlösa barn i Onsala socken". Förslaget vann stort gehör och kassan grundades 16 januari 1806. Inte mindre än 30 kofferdikaptener anmälde sitt inträde. Det var i Onsala kända namn som Apelbom, Backman, Broberg, Bruhn, Börjesson, Clase, Dannberg, Gedda, Juthe, Kruse, Olsson, Ryberg m fl.



Briggen Sofia av Onsala pryder föreningens flagga. Hon byggdes 1806, samma år som Onsala Enke- och Pupillkassa bildades.

Den förste kassören, kapten Börje Clase på Häcklehagen, gjorde under det andra året den för de oroliga tiderna karakteristiska noteringen i specialboken "Kapten Lars Dannberg, stadd i fransk fångenskap, betalt inskrivningspengar med 24 skilling".

Av kassans huvudbok framgår att man ganska snabbt byggde upp ett kapital, som lånades ut mot ränta. Efter några år var ränteinkomsterna större än de årligen inbetalda avgifterna och gåvorna.

Redan 1868 invaldes de första kvinnliga medlemmarna, enligt stadgarna ogifta döttrar till kaptener. Till pionjärerna hör Britta och Anna Dannberg, Josefina Jansson och Agneta Clase.

1870 utsågs kapten Andreas Cullberg på Rösan till både ordförande och kassör. Denna sammanslagning av sysslorna har sedan dess varit regel. Carlberg var under högkonjunkturen huvudredare för fyra stora Onsalaskepp. Efter sjöfartskraschen tvingades han 1886 att gå i konkurs och samtidigt lämna sina uppdrag i föreningen, som han skickligt handhaft i 16 år. Han efterträdes av kapten Isak Broberg på Rydet.

Under ett kvartssekel (1897-1922) fördes sedan spiran av kapten Bernhard Strandberg på Knappegården. Kassan fick nu ett nytt reglemente och namnet ändrades till **Onsala Sjökapteners Pensionsförening**, vilket ansågs vara mer i tiden efter navigationsskolornas inrättande och titeln sjökaptener alltmer trängt ut kofferdikaptener. Efter Strandberg följde kaptenerna Oscar Wickman på Oscarshöjd och Ernst Rundberg på Runsås.

1945 tillträdde kapten Bertil Jansson som ordförande och kassör och föreningens namn ändrades till **Onsala Kofferdikapteners Förening**. 1968 frigjordes den för understöd mm avsedda fonden från föreningen. Fondens status ändrades till stiftelse. 1977 övertogs sysslorna av sjökaptener Sven Sandström, därefter sjökaptener Sten Eriksson och sedan 2019 sjökaptener Per Hansson.

Alltsedan grundandet har kassans inkomster utgjorts av inträdesavgift, årsavgift, frivilliga gåvor och räntor på utlånat kapital. Utgifterna har bestått av gåvor och understöd till medlemmars behövande änkor och barn. Barnens rätt till stöd skulle upphöra då sönerna blivit anställda i sjöfartens tjänst och då döttrarna blivit gifta eller försörjda. Numera är reglerna för understöd mera generösa.

Föreningen har idag 30 medlemmar och trots viss nyrekrytering är medelåldern hög.

Epilog

Sent omsider blev det bättre tider och man anar från mitten av seklet en ljusning för sjöfarten. Ett stort uppsving kom i samband med Nordamerikanska inbördeskriget 1861-65. Skeppare och sjöfolk från Onsala deltog i de alltmer vanliga färderna över Atlanten, till Ostindien, runt Kap Horn och slutligen jorden runt.

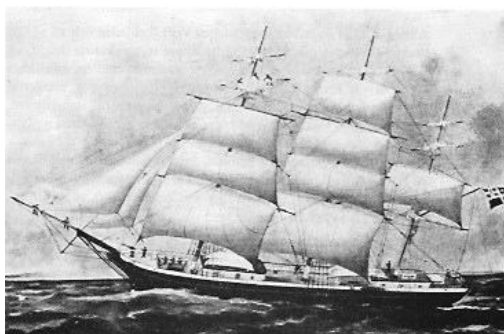
Skepp med befälhavare från Onsala deltog i emigrantfarten C M Dannberg i skeppet *Augusta*, A Jansson med briggen *Gurli* och J Lindberg med *Dorothea*.



Briggen Zephir

Kofferdikaptenen Peter Hultman förde barkskeppet *Antilope* och briggen *Louise* för Göteborgsredare. Under åren 1849-55 förde han briggen *Zephir* för handelshuset J G Grönvall & Co i Göteborg. Under åren 1854-55 gjorde han två resor till Rio med sina söner påmönstrade, Patrik som styrman och Mauritz som konstapel. Patrik övertog sedan befälet och förde *Zephir* i åtta år.

Guano blev Sydamerikas nya guld och silver. 1841 lämnade första skeppet Callao, Peru, med 2000 ton guano för Liverpool. En av Onsalalskepparna som for på guanotraden var



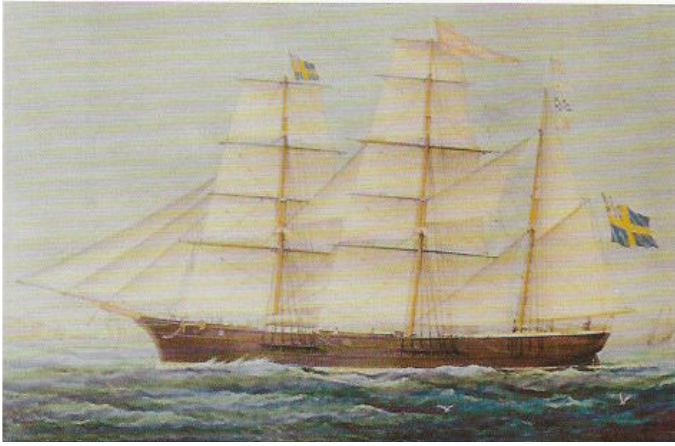
Patrik Hultman. Sedan han lämnat av befälet på briggen *Zephir* tog han anställning hos redaren P A Lindberg i Kungsbacka. Han förde först briggen *Pylad* och därefter fregattskeppet *Peter*. På guanotraden dubblerade Hultman under åren 1869-77 Kap Horn sju gånger med *Peter*, tre västvärt och fyra östvärt. Den sista passagen var vid en jordenrunt segling 1875-77.

Fregattskeppet Peter

De största fraktintäkterna kom från fyra resor med last av guano. Skeppet gjorde ett seglingsnetto på 60 178 kr, motsvarande drygt tre fjärdedelar av fartygets värde vid avseglingen från Göteborg 1869.

I samband med fransk-tyska kriget 1870-71, sköt fraktpriserna kraftigt i höjden. På kort tid skapade Onsalaborna en egen fraktflotta av äldre träbyggda fartyg.

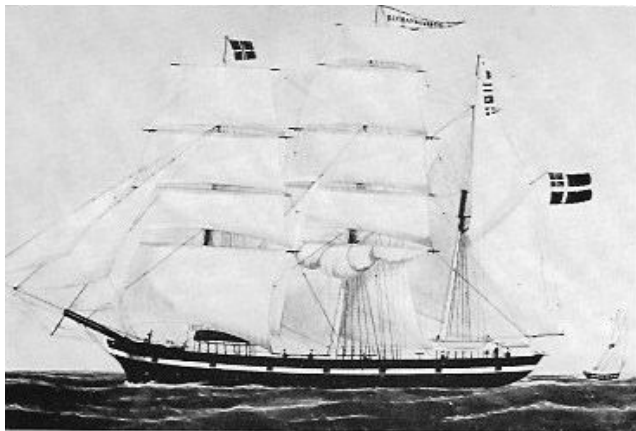
Åren 1872-74 bildades tre grupper med partrederi. Huvudredare var Andreas Cullberg med briggen *Maria* och skeppen *Margareta*, *Silentium* och *Solo*. C A Cullberg med barken *Bloomer*, och tre mindre fartyg, galeasen *Adolfina*, slupen *Katarina* och skonerten *Gustafa Sofia*. August Carlberg med barkskeppen *Gustaf Adolf*, *Richard Cobden*, *Amazon* och *Edgar Cecil*.



**Barkskeppet Silentium fördes av kaptenerna
B A Öberg, Onsala och L A Stockelberg, Tölö**



**Fregattskeppet Solo
Kapten Justus Dannberg, Knappegården**



**Barkskeppet Richard Cobden
J A Backman, Skåråhögen**

Under de första åren gjorde Onsalarederierna goda affärer. 1877 nådde OnsalafloTTan sin största storlek sedan 1690-talet. Men detta år blev också vändpunkten för Onsalas, Sveriges och hela världens samlade segelfartygsflottor. I hamnar världen över låg fartyg och väntade på frakt. Den stora rederikraschen kom 1878-79.

I Onsala försökte man sälja fartygen, men det var få köpare av gamla träskepp och priserna var i botten. Redan i mars 1878 kom första konkursen och fler följde. Även sjöfolk från Onsala som anställda av redare på andra orter drabbades. Från 1884 finns ett fartyg, skeppet *Lena* kvar i socknen. Nu började kampen mellan segel och ånga och den varade i mer än ett halvt sekel.

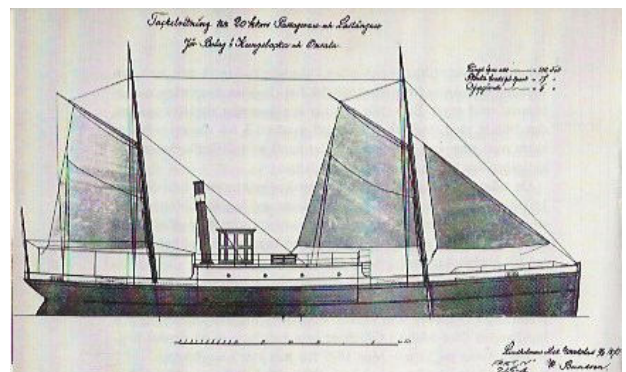


Skeppet Gripen

Nu tar en ny tid vid men det är en helt annan historia!

Källor: OKKF, Onsalaboken, Gamla Göteborg, Stig Tornehed, Digitalmuseum m fl

Några tog anställning i Rederiet Örnen, som senare övertogs av John E Olson i Göteborg, landets sista stora segelfartygsredare. En av dem var kapten Johan A Ryberg som förde skeppen *Albatross*, *Gripen* och barken *Gladan*. Ryberg slutade sin bana som karantänsmästare på Känso.



**Ångskonerten Kongsbacka
Kapten E O Nilsson på Knappegården**