

# Nu flyter *Götheborg*!

Anna Jolfors

Ostindiefararen *Götheborg III* är sjösatt! Kungafamiljen var där, 30 000 i publiken (inklusive en massa MAS:are) tillsammans med 450 miljoner kineser via TV. Sarsepidemin hade tyvärr satt stopp för det inbjudna sällskapet från Kina, men ett par folkfester återstår – i juni 2004 sker fartygsdopet och samma höst seglar *Götheborg* iväg på sin jungfruresa.

Det fullastade originalet *Götheborg* gick till botten vid Hunnebådan, inte långt från Nya Älvsborgs fästning i Göteborg, den 12 september 1745. Orsaken till grundstötningen är fortfarande oklar då grundet var väl

känt. Det mesta av lasten togs om hand omedelbart och vid flera tillfällen fram till och med början av 1900-talet. Efter det var skeppet mer eller mindre bortglömt till dess att vraket återupptäcktes och grävdes ut mellan åren 1984 och 1994. Grundet är sedan i år bortsprängt av hänsyn till hamntrafiken.

Efter utgrävningarna "återskapades" företaget som gick i konkurs på 1800-talet, det vill säga Svenska Ostindiska Kompaniet, SOIC. Bygget av *Götheborg III* påbörjades och man kan nu med rätta säga att projektet är i hamn. Första ostindiefararen på över 200 år är sjösatt!

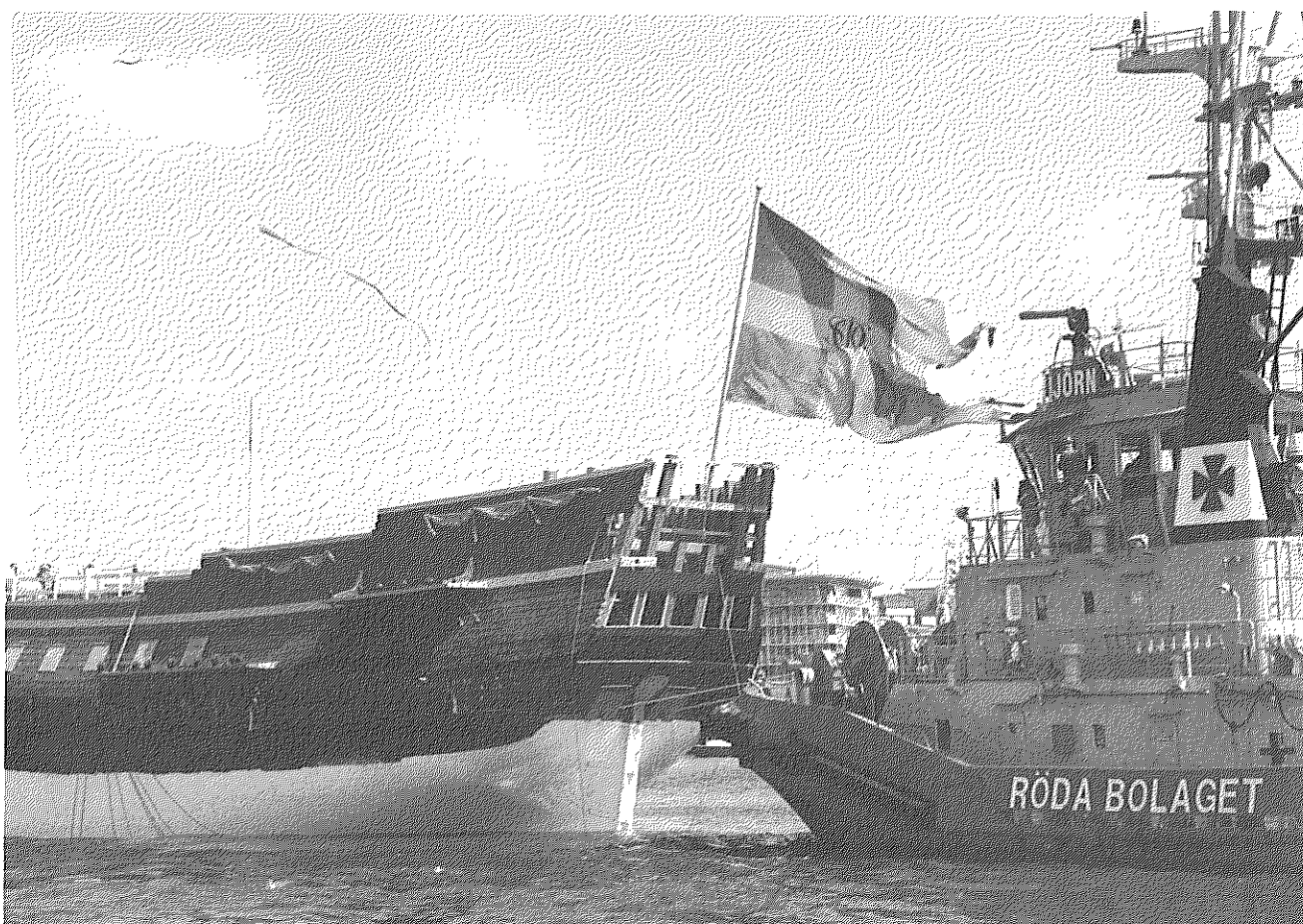


Foto: Anna Jolfors

En av Røda Bolagets bogserbåtar assisterar *Götheborg* sedan hon lämnat stapelbådden.

## Sjösättning på nationaldagen

Sjösättningen den 6 juni gick helt enligt planerna. Det tog bara 28 sekunder för *Göteborg* att glida ned från sin stapelbädd på Eriksberg, ivrigt påhejad av spänd personal, publikovationer, kanonsaluter och tusen kameraklickningar. Innan dess hade kyrkoherde Alf Österström välsignat henne och kungen lämnat över skeppets flagga till en stolt skeppsbyggmästare Joakim Severinsson.

Efter sjösättningen har man hunnit med att resa både fockmast och bogspröt, men mycket arbete återstår. Idag används nyttillverkade ritningar, och man måste inte ha allt i huvudet som skeppsbyggnadsförfäderna på 1700-talet.

De nödvändiga moderna systemen göms i skeppet; som till exempel motor och propeller. Livbåtar, nödutgångar, riktigt kök och duschar är också något som installeras idag. Stallboxarna för levande djur – provianten – lär bytas ut mot elektriska frysboxar.

Varvet Terra Nova är öppet dagligen för besök och visningar. Passa på att åka dit innan oktober 2004. Sedan tar det kanske två år innan du är tillbaka i Göteborg igen – i alla fall om du är en av dem som har sökt arbete ombord...

*Anna Jolfors är frilansreporter och medlem i Marinarkeologiska sällskapet, Göteborgskretsen*

## Mer att läsa på nätet

Svenska Ostindiska Kompaniets hemsida:

[www.soic.se](http://www.soic.se)

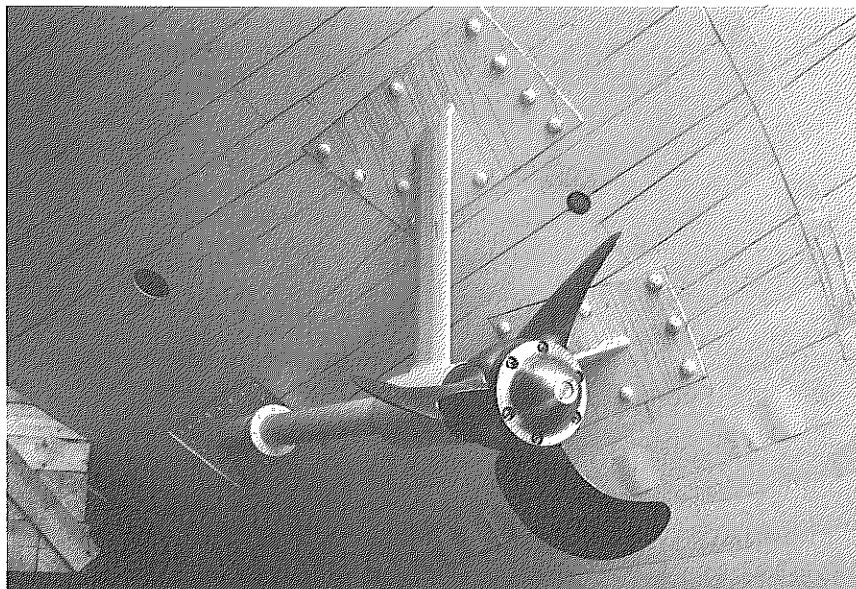
Göteborgs stads nättidning

med artiklar och bilder från sjösättningen:

[www.vartgoteborg.nu](http://www.vartgoteborg.nu)

Göteborgs Universitetsbiblioteks nya digitala arkiv med 1700-talshandskrifter, innehållande 10 000 sidor med skeppsjournaler, räkenskaper och dagböcker från resor med ostindiefarare med mera:

[www.ub.gu.se/samlingar/handskrift/ostindie/](http://www.ub.gu.se/samlingar/handskrift/ostindie/)



Modern teknik möter gammal – en av fartygets båda propellrar.

Foto: Anna Jolfors

### Fartygsfakta

Längd ö.a. 58,5 meter  
Bredd ö.a. 10,94 meter  
Djupgående 5,25 meter  
Displacement 1 350 ton  
Rigg höjd 47 meter över havet  
Tre master med rår och fyrkantiga råsegel  
Segelarea 1 964 kvadratmeter  
Galjonsfigur i form av ett lejon  
Besättning 80 personer, varav 50 elever  
Totalt 640 individer engageras under hela färd

### Planerad resrutt 2004–2006

Göteborg (avsegling i oktober 2004)  
Cadiz, Spanien  
Recife, Brasilien (nyår 2005)  
Kapstaden, Sydafrika  
Fremantle, Australien  
Jakarta (f.d. Batavia), Indonesien  
Kanton, Kina  
Shanghai, Kina  
Hong Kong, Kina (nyår 2006)  
Singapore  
Mauritius, Indiska oceanen  
Port Elizabeth, Sydafrika  
Kapstaden, Sydafrika  
Ascension, Sydatlantien  
Azorema, Portugal  
London, Storbritannien  
Göteborg (12 september 2006)