



Vilken lycka att äntligen få sätta segel på mitt livs dröm!

Ända sedan 80-talet har Joakim Severinsson engagerat sig i det stolta skeppet Götheborgs öde. Med tiden har det blivit hans livs kärlek. Och nu bär det av på en ytterst äventyrlig seglats till Kina!

TEXT: KERSTIN WEMAN THORNELL
FOTO: ÅKE FREDRIKSSON OCH PRESSENS BILD, SOIC

Mitt på dagen den 12 september 1745 siktades ett ståtligt fartyg i Göteborgs hamninlopp. Antligen, efter nästan två års färd över oceanerna, skulle ostindiefararen Götheborg segla in i hemmahamnen. Längs

stränderna trängdes människor som ville få en skymt av fartyget. Småbåtar roddes ut för att hälsa besättningen välkommen hem.

Men mitt i hamninloppet tog resan slut. Plötsligt hördes ett öronbedövande brak och hela

fartygskroppen skälvde till. Bogen reste sig upp ur vattnet, kölen knäcktes och vattnet började välla in.

Ostindiefararen hade gått på grund framför ögonen på den församlade folkmassan. Besättningen räddades av mötande båtar, men det stolta fartyget och den dyrbara lasten sjönk till botten.

Hur kunde detta ske? Hur kunde ett fartyg, som hade klarat sig helskinnat från vilda stormar, lömska strömmar och grymma pirater ute på världshaven, ränna på ett välkänt grund mitt i hamninloppet? Det talades om roderhaveri och plötsliga vindbyar som hade drivit henne på grund. Eller handlade det om ett simpelt försäkringsbedrägeri? Kanske hade kapte-

nen supit sig full på spanskt brännvin?

En del av lasten kunde bärgas omedelbart, bland annat flera kistor med te, siden och pärlor. Senare räddades delar av det vackra porslinet. Därefter fick ostindiefararen Götheborg ligga orörd och bortglömd på havets botten.

I mitten av 1980-talet startades nya utgrävningar. Dykare gick ner för att utforska den märkliga plats där ostindiefararen hade fått sin sista vila. En av dykarna var den då 24-årige Joakim Severinsson.

Han fångslades snart av ostindiefararens märkliga öde.

– När vi först dök ner såg vi inte mycket på själva vrakplatsen, berättar han. Lite träfragment och en del porslinskärvor. Men



Joakim Severinsson var med redan vid de första dykningarna efter det förlista fartyget. Numera kan han titulera sig skeppsbyggmästare.

Snart lämnar ostindiefararen sin hemmahamn i Göteborg för att ge sig ut på en två år lång resa. Vindar och strömmar ska föra henne över världshaven till Kanton i Kina.



när vi grävde oss ner genom lera och blåmusslor upptäckte vi fynden. Först ett lager med porlinskross, därunder ett lager med kinesiskt te. Och i telagret började vi hitta små delar av fartyget, som tågvirke och block.

Idén väcktes

Joakim och de andra dykarna tillbringade dagar och veckor med att utforska fynd som hade legat orörda i drygt 240 år. Kinesiska hänglås, verktyg, solfjädrar. Kanske hade besättningen tagit med dem hem som presenter till nära och kära, efter två års frånvaro i främmande land? – När man befinner sig där nere på havets botten har man tid och ro att fundera. Man tänker på hur besättningen på fartyget

hade det. Hur såg de ut? Hur levde de? Hur arbetade de? Det enda sättet att ta reda på detta var att göra det igen – att bygga en ny båt och göra om samma resa.

Det började som en flyktig tanke. Men efter flera års utgrävningar växte sig planerna allt starkare. De skulle bygga en ostindiefarare i full skala och segla till Kina.

– Vi visste inte ens om det var möjligt att bygga ett seglande fartyg som på 1700-talet, säger Joakim. Det är ju en sak att sätta ihop ett museifartyg – en helt annan sak att ge sig ut på världshaven med det.

1993 bildades Svenska Ostindiska Companiet AB som med hjälp av sponsorer, vänförening och samarbetspartners ställde sig bakom bygget.

Joakim fick titeln skeppsbyggmästare. Han tog därmed på sig uppgiften att rita skrovet och ansvara för bygget.

– Det blev en del detektivarbete. Några ritningar från originalet fanns inte. Vi fick utgå från utgrävningarna och en del fakta som fanns samlade i olika arkiv.

Efter flera års planering och förberedelser påbörjades byggandet sommaren 1996.

Under 1700-talet kunde det ta 18 månader att färdigställa ett

Forts på sidan 48



Ett lager porslinskärvor var det första som mötte dykarna när de gick ner till Göteborg.

Vilken lycka...

Forts från sid 9

fartyg. Men på den tiden fanns skickliga yrkesmän som visste hur man timrade en mast, slog ett rep eller högg ett block. Denna gång skulle det ta betydligt längre tid.

– Så är det nog alltid, säger Joakim. Saker är mer komplicerade än man tror från början. Men vi har lyckats lösa allt efter hand.

Råvaror, som trä, tågvirke och tjära, har skaffats fram. Kunskaper och metoder, som har legat slumrande i flera generationer, har återuppväckts. Sakta men säkert har det praktfulla fartyget tagit form. Slutligen har bildhuggare och dekormålare smyckat fartyget. Galjonsfiguren är ett tre meter högt lejon.

Visst finns det detaljer som skulle få en gammal sjöbuss från 1700-talet att lyfta på sina buskiga ögonbryn. I fartygets undrum finns elverk samt två motorer på 550 hästkrafter vardera. Dessutom kan man, vid behov,

navigera med hjälp av radar och annan modern utrustning.

– Vi har fått tumma lite på det historiska, säger Joakim. Vi måste ha den moderna teknik som krävs för att kunna följa de internationella säkerhetsreglerna. Sverige har ju skrivit under en FN-konvention som gäller för internationella farvatten.

Men målsättningen är ändå att segla som på 1700-talet. Fartyget ska, så långt som möjligt, navigeras efter äldre mätinstrument och låta oceanernas vindar och strömmar föra henne framåt.

Äntligen dags

Efter nästan 20 års arbete med ostindiefararen kan Joakim betrakta fartyget som sitt livsprojekt.

– Jo, visst kan man kalla det mitt livs kärlek. Det har ju blivit så. Lyckligtvis är min hustru också engagerad i detta. Hon har också ett dykarintresse och var med redan under utgrävningarna.

I juni sjösattes Göteborg under högtidlig pompa och ståt

och i början av oktober är det äntligen dags för avfärd.

Skeppsbyggmästare Joakim Severinsson står på första parkett när Göteborg hissar seglen och ger sig ut på sin långa resa. Hur känns det då att se sitt livsprojekt lämna den trygga hamnen för att ge sig ut på stormigt hav?

– Det är klart att det kommer att kännas speciellt när hon ger sig ut, säger Joakim.

Självska han segla med under några etapper.

Hur ska det gå? Kommer ostindiefararen ha större tur med sin resa denna gång? Det återstår att se. Om allt går enligt planerna seglar skeppet uppför Pärfloden och anlägger Kanton hamn i juni 2006. Därefter vänder hon tillbaka samma väg, för att siktas i Göteborgs hamn den 12 september 2007.

– Numera är åtminstone undervattensgrundet i hamninloppet bortsprängt. Men mycket annat kan ju hända längs vägen... ■